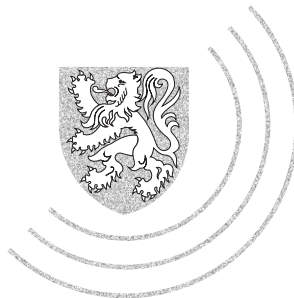


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

20 december 2001

ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Hilde Claes en de heer Jan Verfaillie**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;
mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Saerens, Eddy Schuermans,
Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

INHOUD

Blz.

I. VERGADERING VAN DINSDAG 2 OKTOBER 2001

1. Toelichting door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap	5
2. Toelichting door minister Steve Stevaert	13
3. Regeling van de werkzaamheden	15

II. VERGADERING VAN WOENSDAG 10 OKTOBER 2001

1. Toelichting door de heer Reginald Keygnaert, directeur Mobiliteitscel (Departement Leefmilieu en Infrastructuur)	17
2. Vragen van de leden	17
3. Regeling van de werkzaamheden	23

III. VERGADERING VAN DINSDAG 16 OKTOBER 2001

Antwoorden van de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en van de heer Reginald Keygnaert, directeur Mobiliteitscel (Departement Leefmilieu en Infrastructuur) op de vragen van de leden tijdens de vorige vergadering	23
--	----

IV. VERGADERING VAN DINSDAG 23 OKTOBER 2001

1. Regeling van de werkzaamheden	33
2. Voortzetting van de algemene vragenronde	33
3. Antwoorden van de administratie LIN	35
4. Bespreking per hoofdstuk	37
– Bereikbaarheid	37

V. VERGADERING VAN WOENSDAG 24 OKTOBER 2001

– Bespreking per hoofdstuk	42
1. Toegankelijkheid	42
2. Verkeersveiligheid	47
3. Regeling van de verdere werkzaamheden	47

VI. VERGADERING VAN DINSDAG 6 NOVEMBER 2001

– Bespreking per hoofdstuk (Voortzetting)	48
Antwoorden van de administratie LIN	48

VII. VERGADERING VAN WOENSDAG 7 NOVEMBER 2001

– Bespreking per hoofdstuk (Voortzetting)	52
1. Verkeersveiligheid	52
2. Verkeersleefbaarheid	56
3. Natuur- en milieukwaliteit	59

VIII. VERGADERING VAN WOENSDAG 14 NOVEMBER 2001

– Antwoorden van de administratie LIN (de heer Fernand Desmyter)	59
– Regeling van de werkzaamheden	62

DAMES EN HEREN,

Bij schrijven van 4 juli 2001 bezorgde minister Steve Stevaert een "Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen" aan het Vlaams Parlement. Dit ontwerp werd zowel via digitale vorm (cd-rom) als in gedrukte vorm aan de leden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie en de fractiesecretariaten bezorgd.

Deze commissie besloot dit Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uitvoerig te bespreken met de opstellers van dit ontwerp (de administratie LIN – Vlaamse Gemeenschap) en de minister. Concreet besteedde de commissie in de maanden oktober en november 2001 een achttal vergadermomenten aan dit Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Finaal werd afgesproken dat er zal gepoogd worden een voorstel van resolutie met concrete aanbevelingen naar de Vlaamse regering en met een breed parlementair draagvlak, te formuleren.

I. VERGADERING VAN DINSDAG 2 OKTOBER 2001

1. Toelichting door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

De heer Desmyter stelt dat in het regeerakkoord werd afgesproken dat de Vlaamse regering in het voorjaar van 2001 een geïntegreerd mobiliteitsplan zou opmaken onder het motto Duurzame Mobiliteit in Vlaanderen. Minister Stevaert heeft de administratie daartoe vervolgens opdracht gegeven.

De administratie heeft in de eerste plaats een beroep gedaan op een consortium van universiteitsprofessoren en studiebureaus die het plan wetenschappelijk moesten onderbouwen. Het consortium moest op uitdrukkelijke vraag van de administratie de verschillende betrokken partijen naar hun inzichten en mogelijke oplossingen vragen.

Het consortium werd begeleid door een stuurgroep waar de verschillende geledingen van de administratie deel van uitmaakten. De heer Desmyter benadrukt dat niet alleen de administraties AWV (Administratie Wegen en Verkeer), AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen) en AOSO (Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten) zitting hadden in deze stuurgroep. Ook Arohm en Aminoal waren volwaardig vertegen-

woordigd. Daarnaast maakten nog een aantal overheidsinstellingen deel uit van deze stuurgroep : De Lijn, de NMBS, de Vereniging van Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Deze betrokkenheid garandeerde een multidisciplinaire aanpak. De stuurgroep kwam ongeveer om de twee maanden samen.

Daarnaast werd een projectgroep in het leven geroepen die bestond uit leden van de Mobiliteitscel. Deze projectgroep heeft de inputnota van het consortium – in samenspraak met alle administraties en overheidsinstellingen die het plan zullen moeten uitvoeren – vertaald naar een concreet Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voor de analyse en de prognose waarop de voorstellen gebaseerd zijn, werd gebruik gemaakt van de multimodale verkeersmodellen van de Vlaamse administratie.

Bovendien werd het mobiliteitsprobleem niet enkel in de strikte zin van het woord behandeld. Er werd immers ook een strategisch milieu-effectenrapport (MER) geschreven. In het ontwerp van mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met de milieu-effecten zoals beschreven in dat strategische MER. Ten slotte kreeg een studiebureau de opdracht na te gaan welke de economische gevolgen zouden zijn van dit Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ten slotte werd ook de niet-georganiseerde bevolking geraadpleegd door middel van 12 focusgroepen : personen met een handicap, huisvrouwen uit stedelijke gebieden, huisvrouwen uit landelijke gebieden, ... Aan die groepen werd gevraagd welke de grote mobiliteitsproblemen waren en zouden worden. Die focusgroepen hebben tot een aantal verrassende inzichten geleid.

Vooraleer het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen inhoudelijk wordt voorgesteld, krijgen de commissieleden een video te zien over de manier waarop de verschillende doelgroepen in het debat werden betrokken.

(Begin video met volgende commentaar)

Voor elke focusgroep werden een tiental mensen uitgenodigd. Na de inleiding van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen volgde een denkoefening waarbij de deelnemers een aantal knelpunten formuleerden. De resultaten werden gegroepeerd rond vier maatschappelijke thema's : bereikbaarheid, sociale rechtvaardigheid, leefbaarheid en milieu.

Mensen die kiezen voor de auto, worden geconfronteerd met problemen zoals files, wegenwerken

en een gebrek aan parkeerplaatsen. De belangrijkste reden waarom mensen voor de auto kiezen, is dat die meer flexibiliteit biedt. Het openbaar vervoer kan een goed alternatief zijn, maar is toch ontoereikend op het vlak van de frequentie, de uurregeling en de aansluiting bus-trein. Als mensen voor het openbaar vervoer kiezen, verwachten ze hetzelfde comfort als van hun wagen. Op dat vlak kan het openbaar vervoer zijn troeven uitspelen.

Voorts is de leefbaarheid van de eigen woonomgeving zeer belangrijk. Druk verkeer, een gevaarlijke verkeersinfrastructuur enzovoort kunnen de veiligheid in het gedrang brengen. De mensen uit de focusgroepen brachten zelf creatieve oplossingen naar voren (bijvoorbeeld een maand de straat verkeersvrij maken en meer zones 30).

Gelijkheid op de weg betekent dat er voor iedereen mobiliteit is. Het openbaar vervoer is een alternatief, maar het is veel trager. Daarom moet er een systeem bestaan dat iedereen toelaat om een auto te hebben, bijvoorbeeld door de kosten van de autoverzekering te verlagen. Vaak vormt de prijs van het openbaar vervoer een barrière. Men stelt voor om kinderen vanaf 10 jaar tot 18 jaar gratis te laten reizen in plaats van -12 jarigen. Voorts klaagt men over het feit dat men te weinig inlichtingen krijgt, bijvoorbeeld over de diverse biljetten.

Om sociale gelijkheid te bereiken is de prijs het belangrijkste element. Te weinig informatie en een slechte toegankelijkheid staan eveneens sociale gelijkheid in de weg. Dat geldt vooral voor personen met een handicap. Kleine zaken kunnen voor hen zeer belangrijk zijn, zoals bijvoorbeeld een voetpadcircuit aansluitend op zebrapaden en tikkers aan verkeerslichten.

Naast technologische oplossingen (zoals snelheidsbegrenzers) en infrastructurele oplossingen (zoals verkeersdrempels en bloembakken) vraagt men meer controles op slecht rijgedrag. Men stelt voor dat het beleid meer aandacht dient te besteden aan onthaasting.

De focusgroepen tonen aan dat mobiliteit een thema is dat leeft bij de mensen. Het rapport 'Burgers uit de bocht' geeft een volledig beeld van hoe mensen met mobiliteit begaan zijn. Het is op cd-rom beschikbaar.

(Einde video)

De heer Desmyter stelt dat het regeerakkoord van juni 1999 de inspiratie vormt voor het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat regeerakkoord

sprekt over het beheersen van de mobiliteit, het terugdringen van milieuvervuiling en -hinder, en van het garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen. Dat gebeurt door middel van een tweesporenbeleid : enerzijds investeren in openbaar vervoer en anderzijds het uitvoeren van infrastructuurwerken waar nodig.

De inhoud van het plan omvat acht hoofdstukken. Hoofdstuk 1 beschrijft de karakteristieken van de vervoersvraag. Dat is vooral een analyse van de huidige situatie waarbij nagegaan wordt wat het aandeel van de verschillende vervoersmodi en verplaatsingen is. Ook wordt aangegeven wat de drijvende krachten achter de mobiliteitsontwikkeling zijn en worden een aantal wetmatigheden geformuleerd. Die vormen de basis van de verkeersmodellen die door de administratie ontwikkeld worden en waarmee prognoses gemaakt kunnen worden. Vervolgens wordt daaruit de verwachte trendmatige ontwikkeling van de mobiliteit afgeleid.

In hoofdstuk 2 wordt duidelijk aangegeven dat men zoekt naar oplossingen van problemen. Men beschouwt mobiliteit als de motor van de samenleving. Die laatste kan maar functioneren als er relaties gelegd worden. Relaties zijn noodzakelijk voor de economische ontwikkeling, maar ze zorgen er ook voor dat elk individu deel kan uitmaken van de maatschappij. Mobiliteit is dus ook een voorwaarde voor maatschappelijke integratie. Het heeft dan ook geen zin om de mobiliteit sterk terug te dringen. Men dient wel aandacht te besteden aan de directe en de indirecte kosten die voortvloeien uit de stijgende mobiliteit. Men moet komen tot een oplossing onder het motto duurzame ontwikkeling waarbij gezocht wordt naar een evenwicht tussen de economische, ruimtelijke, sociale en ecologische belangen. Daarvoor baseert men zich op de vier pijlers van duurzaamheid, gehaald uit de Rio-conferentie en de OESO-aanbevelingen.

Om iets te doen aan het mobiliteitsprobleem kan men ingrijpen op de verplaatsingspatronen, onder meer de afstand tussen de woon- en werkplaats verbeteren en de stadsvlucht aanpakken. Voorts kan men ingrijpen op de vervoerspatronen. Dat heeft te maken met de modale keuze tussen auto, het openbaar vervoer, de fiets en dergelijke meer.

Voorts zijn er de verkeerspatronen. Als men gekozen heeft voor een bepaalde modus, dan kan men nagaan hoe men de bestaande transportinfrastructuur efficiënter kan gebruiken. Ten slotte kan men ook ingrijpen op de attitudes van de verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld door maatregelen om de agressiviteit van chauffeurs te verminderen.

Hoofdstuk 3 gaat over de eerste doelstelling bereikbaarheid, met name de kwaliteit van het transportsysteem waarmee personen en goederen op andere plaatsen of bij voorzieningen kunnen komen.

Hoofdstuk 4 betreft de tweede doelstelling toegankelijkheid, namelijk de kwaliteit waarmee iedereen toegang krijgt tot het vervoerssysteem, de vervoermiddelen, en tot de informatie- en communicatienetwerken.

Hoofdstuk 5 heeft het over de derde doelstelling verkeersveiligheid. Dat heeft te maken met het risico op ongevallen, fatale afloop of lichamelijk letsel dat de gebruiker van het transportsysteem loopt.

Hoofdstuk 6 betreft doelstelling 4 : verkeersleefbaarheid, meer bepaald de kwaliteit van de omgeving voor het menselijke functioneren zoals die beïnvloed wordt door het gemotoriseerde verkeer en zijn voorzieningen.

Hoofdstuk 7 behandelt doelstelling 5 : natuur- en milieukwaliteit of de mate waarin verkeer en vervoer een negatieve invloed uitoefenen op het milieu en de natuur.

Hoofdstuk 8 omvat een scenario voor een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit, een overzicht van mogelijke beleidsmaatregelen, de kritische succesfactoren voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, een geïntegreerd actieprogramma korte termijn (-2005) en uitdagingen voor de (middel)lange termijn (2005-2010).

De beleidsdoelstellingen zijn gebaseerd op de pijlers voor duurzame mobiliteit. Naast de drie inhoudelijke pijlers is er ook de organisatorische pijler, die even belangrijk is.

De eerste pijler is de economische bekommernis. Als de bereikbaarheid in het gedrang komt, vormt dat een bedreiging voor het economische welzijn. Daaruit komt de doelstelling Bereikbaarheid.

De tweede pijler is de sociale bekommernis. enerzijds is mobiliteit een voorwaarde voor maatschappelijke integratie en anderzijds is het sociaal ook belangrijk dat men iets doet aan de problematiek van de verkeersonveiligheid en aan de leefbaarheid van de steden en de dorpen. Men wil dat er billijkheid is en dat er geen tweedeling in de maatschappij komt tussen mensen die nog mobiel kunnen zijn en andere die dat niet meer kunnen. Men streeft ook naar maatregelen om de negatieve ge-

volgen van het verkeer voor de gezondheid en de veiligheid aan te pakken. Dat vertaalt zich in de doelstellingen rond toegankelijkheid, veiligheid en leefbaarheid.

De derde pijler is de ecologische benadering. Men wil een efficiënt gebruik van de ruimte en van de natuurlijke hulpbronnen waarborgen en men wil een verdere verontreiniging voorkomen. Dat vertaalt zich in de doelstelling natuur- en milieukwaliteit.

Een vierde pijler ten slotte is het organisatorische deel. In het domein van de mobiliteit zijn er heel veel actoren actief. Het verkeerssysteem is in feite een samengaan van een hele groep deelsystemen die beheerd worden door verschillende overheidsinstanties, maar waar ook de individuele burger en de bedrijfswereld heel wat hefboomen in handen hebben.

Om het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit te voeren is het ook noodzakelijk om op organisatorisch vlak belangrijke afspraken te maken, onder meer tussen de federale en de Vlaamse overheid.

Dezelfde doelstellingen komen aan bod in de beleidsnota die de minister van Mobiliteit aan het Vlaams Parlement heeft voorgelegd. Ze zijn ook terug te vinden in het Nederlandse verkeers- en vervoersplan, met dat verschil dat verkeersleefbaarheid en natuur- en milieukwaliteit samengenomen worden.

De beleidsdoelstelling rond bereikbaarheid luidt : op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen. Er zijn prognoses gemaakt inzake de ontwikkeling van het personenverkeer voor de verschillende vervoersmodi tussen 1998 en 2010. Daaruit blijkt dat er zich nog een sterke stijging van het personenverkeer over de weg zal voordoen, het treinverkeer nagenoeg stabiel zal blijven en het streekverkeer zal dalen. Als er geen maatregelen genomen worden voor een duurzame mobiliteit, zal de modal split van het personenverkeer er in 2010 als volgt uitzien : 70 procent van het personenverkeer zal per auto gebeuren (ongewijzigd tegenover nu), 16 procent met het openbaar vervoer (nu is dat 15 procent) en 14 procent met de fiets (nu 15 procent).

Wat betreft de ontwikkeling van het goederenvervoer verwacht men een sterke stijging van het wegtransport tegen 2010 (+ 40 %) ; het vervoer via de binnenvaart neemt toe met 36 % terwijl het spoorvervoer stijgt met 13 %. In het algemeen stijgt het

goederentransport sterker dan het personenvervoer. In 2010 zal 74 procent van het goederenvervoer over de weg gebeuren – nu is dat 72 procent –, 13 procent langs de binnenvaart – net zoals vandaag – en 13 procent over het spoor – nu is dat 15 procent.

De verwachte evolutie inzake de volumegroei tussen 1998 en 2010 heeft te maken met een toename van het aantal verplaatsingen en van het aantal verplaatsingskilometers. De heer Desmyter voorziet bovendien dat de bezettingsgraad van de wagens zal dalen. De verwachte verschuivingen in de modal split zijn te verklaren door de kwaliteitsverschillen tussen het auto- en vrachtverkeer enerzijds en de overige vervoersmogelijkheden anderzijds. Auto's en vrachtwagens hebben nog altijd belangrijke troeven : ze zijn nu eenmaal flexibeler. Andere verklaringen zijn de aanbodsverschillen tussen de verschillende vervoersmodi.

Als gevolg van deze trend zullen er zich capaciteitsproblemen voordoen op het wegen-, spoorwegen en waterwegennet. De reistijd zal toenemen en, daarmee gepaard gaande, zal de onbetrouwbaarheid van de verplaatsingstijd nog verhogen.

Wat is de concrete doelstelling inzake bereikbaarheid voor het personenverkeer ? Het mobiliteitsplan wil een betere modal-splitverhouding : de auto mag nog 62 procent van het personenverkeer voor zijn rekening nemen – 8 % minder ten opzichte van de trend –, het openbaar vervoer en de fiets moeten elk instaan voor 19 procent – respectievelijk 3 en 5 procent meer dan in het trendscenario. Bovendien wordt een beperking van het aantal verliesuren nagestreefd tot maximum 5 procent van het totaal aantal gereden voertuiguren op het hoofdwegennet waar de verliestijden zich voordoen. De Vlaamse overheid investeert al geruime tijd in het oprichten van een Vlaams verkeerscentrum in Antwerpen. Men is er ver gevorderd in het meten van files en reistijden op de hoofdwegen.

Ook voor het goederenvervoer wenst het mobiliteitsplan een andere modal-splitverhouding dan de trend aangeeft. Het wil tegen 2010 nog slechts 69 procent van het goederenvervoer langs de weg – (5 procent minder dan in het trendscenario) –, 17 procent langs de binnenvaart – (+ 4 procent ten opzichte van de trend) – en 14 procent over het spoor (+ 1 procent). Het wil het aantal verliesuren beperken tot maximum 5 procent van het totaal aantal gereden voertuiguren op het hoofdwegennet. Het aantal vrachtwagenkilometers wil men 12 procent minder laten toenemen dan in de trend. Op het

hoofdwaterwegennet wordt een trajectsnelheid van minstens 10 kilometer per uur nagestreefd.

Om deze doelstellingen te bereiken moeten er tien dragende maatregelen genomen worden.

Een eerste maatregel is een efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten.

Ten tweede is een betere tijdsordening van activiteiten nodig. De grootste problemen doen zich voor in de spits. Door het spreiden van de werktijd en openingsuren van winkels kunnen die gedeeltelijk verholpen worden.

Ten derde moet een restrictief parkeerbeleid gevoerd worden. Heel wat gebieden staan onder zware autodruk. Die zou kunnen afnemen als er minder parkeergelegenheid is voor niet-bewoners.

Ten vierde moet het wegennet voorgesteld in het RSV, de zogenaamde missing links, gerealiseerd worden. Het wegennet moet gecategoriseerd worden : elke weg krijgt één hoofdfunctie met daarnaast aanvullende functies toegekend.

Ten vijfde moet het bestaande verkeerssysteem optimaal benut worden. Het Vlaamse wegennet is al zeer dicht, er moet dan ook behoedzaam omgesprongen worden met uitbreiden. Dynamische verkeersbeheersing is eerst aan de orde.

Ten zesde moeten multimodale systemen opgebouwd worden. Multimodaliteit moet goed benaderd worden. Alternatieven voor het wegverkeer houden bijna altijd voor- en natransport in. De overstappunten moeten dan ook goed uitgekozen worden.

Ten zevende moet het gebruik van alternatieve modi gestimuleerd worden en moet er daarover grondig geïnformeerd worden.

De kwaliteit van het openbaar vervoer moet verbeterd worden. Er werden al maatregelen genomen om het aanbod van spoor- en watervervoer uit te breiden. Er moet echter ook gewerkt worden aan snelheid en frequentie. Het twaalfjarenplan van de NMBS komt al voor een stuk tegemoet aan deze verzuchting.

Het is niet gemakkelijk om een aangepast prijzenbeleid te voeren. We moeten rekening houden met sociale factoren : het vervoer mag niet te duur worden voor bepaalde groepen in onze samenleving. Wellicht moet een en ander op Europees niveau geregeld moeten worden. Het is niet uitgesloten

dat gebruiksrechten zullen worden ingevoerd. Rekeningrijden moet op Europees niveau geregeld worden. Daarbij moet rekening gehouden worden met het risico van sociale uitsluiting. Een restrictief parkeerbeleid kan aangewezen blijken ; het parkeren zal dan duurder worden. De fiets moet aantrekkelijker gemaakt worden. De fietsvergoedingen zouden daarom veralgemeend moeten worden.

Er moeten functionele netwerken voor fietsverkeer worden uitgebouwd. Het volstaat niet om hier en daar een fietspad bij aan te leggen : er moeten continue netwerken worden tot stand gebracht.

Een tweede beleidsdoelstelling betreft de toegankelijkheid : iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. De spreker toont een diagram waarin mobiliteit gedifferentieerd wordt naar leeftijd en inkomensklasse. Daaruit blijkt onder meer dat 66- tot 75-jarigen sterk ondervertegenwoordigd zijn op het vlak van mobiliteit, terwijl de groep tussen 24 en 42 het meest mobiel is. Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag is het hoogst bij 24- tot 42-jarigen ; daarna neemt het aantal snel af. Ook de gemiddelde afstand van de verplaatsingen varieert met de leeftijd. Hoe hoger het inkomen, hoe meer verplaatsingen en hoe groter de afstand van de verplaatsingen.

Wat zijn de oorzaken van deze vaststellingen ? Kinderen en ouderen zijn afhankelijk van anderen voor hun verplaatsingen. Sommige groepen zijn bijzonder kwetsbaar : personen met een handicap, maar ook bijvoorbeeld eenoudergezinnen met kinderen. Bovendien moet rekening gehouden worden met ongunstige externe condities : op het platteland is het vaak moeilijker om mobiel te zijn dan in de stad. Ten slotte moet rekening gehouden worden met de ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer. Het decreet op de basismobiliteit komt aan een aantal van deze bekommernissen tegemoet.

Wat zijn de gevolgen op het vlak van toegankelijkheid ? Er bestaat vervoersarmoede en vervoersongelijkheid. De verplaatsingsautonomie is beperkt. Ouderen lopen een verhoogd veiligheidsrisico bij hun verplaatsingen. De impact op het gezinsbudget is groot. De tijdsdruk neemt toe doordat de verplaatsingen meer tijd in beslag nemen dan vroeger.

Wat zijn onze ambities ? We moeten volwaardige verplaatsingsmogelijkheden aanbieden voor iedereen. 'Volwaardig' betekent zo zelfstandig en gelijkwaardig mogelijk. Bij het verplaatsen moet zelfredzaamheid nagestreefd worden : om stigmatisering

te vermijden en om volwaardigheid te erkennen. De tijdsdruk bij bepaalde groepen moet vermindert worden.

Welke dragende maatregelen kunnen in dit verband genomen worden ?

Ten eerste moet een basisvoorzieningsniveau worden gehandhaafd. Nabijheid van elementaire voorzieningen is hierbij belangrijk.

Ten tweede moet de bruikbaarheid van de weg voor de zwakke weggebruiker verhoogd worden.

Ten derde moet de sociale veiligheid op straat en in het openbaar vervoer verhoogd worden. Dit werd in de focusgroepen als zeer belangrijk ervaren. Onder andere ouderen zijn vaak bang om het openbaar vervoer te gebruiken, vooral 's avonds. In dit kader kan bijvoorbeeld gewerkt worden aan een betere verlichting, het wegwerken van de vervuiling in stationsbuurten enzovoort.

Ten vierde moeten de eigen vervoermiddelen verbeterd worden. Het volstaat niet om het ombouwen van een voertuig voor een persoon met een handicap te subsidiëren : omdat de omgebouwde wagen vaak niet door de andere gezinsleden kan worden gebruikt moet het gezin een tweede wagen kopen. Dit kan zwaar doorwegen op het budget.

Ten vijfde moet gewerkt worden aan verkeerseducatie en -training, ook voor zwakke weggebruikers.

Ten zesde : het openbaar vervoer moet gedifferentieerd worden uitgebouwd.

Ten zevende : de kwaliteit van collectieve systemen moet worden verhoogd.

Ten achtste : er moet vervoer komen op maat van personen met functiebeperkingen.

Ten negende : er moet gewerkt worden aan een betaalbaar gebruik van vervoermiddelen en -mogelijkheden.

Ten tiende en tenslotte moeten de diensten en activiteiten naar de mensen gebracht worden.

Een derde doelstelling is een grotere verkeersveiligheid. De verkeersonveiligheid in Vlaanderen moet worden teruggedrongen om het aantal verkeersslachtoffers wezenlijk te verminderen. De spreker toont een grafiek die een overzicht geeft van het aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie en geslacht. Het aantal slachtoffers van verkeersongevallen is het grootst bij jongeren. Het risico op zware verwondingen is statistisch gezien

het grootst voor jongeren en bejaarden boven de 70. Een volgende slide geeft een overzicht van de evolutie van het aantal doden per miljard voertuigkilometer vanaf 1985. Vlaanderen scoort in dit opzicht bijzonder slecht in vergelijking met onze buurlanden : in Vlaanderen vallen er gemiddeld 17,3 doden per miljard voertuigkilometer ; in Denemarken is dat 11,2, in Groot-Brittannië 7,4 en in Nederland 9,3.

De oorzaken voor deze vaststellingen hebben te maken met het falen van één of meerdere van de drie op elkaar inwerkende elementen : de intrinsieke veiligheid van het voertuig (één ongeval op twintig) ; de intrinsieke veiligheid van de weg (1 ongeval op zes) en het gedrag van de weggebruiker (5 ongevallen op 6). Vooral deze laatste vaststelling stemt tot nadenken.

De gevolgen van de verkeersongevallen zijn : de overlijdens, zeker bij jongeren, verdriet, gederfde levensvreugde en pijn, hoge maatschappelijke kosten (naargelang de schattingen tussen 32 en 161 miljard frank per jaar) en een verhoogd onveiligheidsgevoel bij bepaalde groepen.

De doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid worden ambitieus genoemd. Er mogen nog maximaal 375 doden en dodelijk gewonden vallen, wat een vermindering is met 50 procent in vergelijking met 1999, en maximaal 3150 zwaargewonden, wat eveneens een vermindering is met 50 procent. Er mogen nog maximaal 55 doden en dodelijk gewonden vallen per miljoen jongeren onder de 26 jaar, tegen 143,5 nu, dus een vermindering tot ongeveer een derde van het huidige aantal. Per 100 miljoen voertuigkilometer mogen er nog maximaal 57 lichtgewonden zijn in plaats van 78,4 nu.

De volgende maatregelen moeten dit beleid dragen. Vooral auto's en moto's zijn betrokken bij verkeersongevallen. Daarom moet de groei van het individueel gemotoriseerd verkeer verminderen. Trager verkeer op secundaire en lokale wegen : in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen was er sprake van een beperking tot 70 kilometer per uur. Intrinsiek veiliger wegen wil men vooral realiseren via een doortochtenprogramma. Men wil de automobilisten continu en stapsgewijs veilig leren rijden. In het secundair onderwijs moet meer tijd vrijgemaakt worden voor het verwerven van een basis-kennis over het verkeer. Beginnende chauffeurs zouden een voorlopig rijbewijs krijgen dat na twee jaar zou kunnen leiden tot een definitief rijbewijs. Deze regels zouden ook gelden voor motorrijders. Het zou ook de bedoeling zijn ouder wordende mensen verder te vormen. Meer en effectief verkeerstoezicht moet leiden tot een verhoging van de

pakkans. De effectiviteit van de sanctionering kan men verhogen door de boetes afhankelijk te maken van de financiële draagkracht. Veiliger goederenverkeer wil men realiseren via o.a. het verplicht maken van de dodehoekspiegel. Het is de bedoeling veiliger voertuigen te stimuleren en in te spelen op technologische ontwikkelingen. Het is nu reeds mogelijk om de snelheid van de voertuigen te begrenzen met signalen die uitgestuurd worden naar de wagens. De vraag is alleen wanneer men dat in de praktijk wil brengen. Door een verbetering van de ongevallenregistratie wil men een degelijker kennis verwerven over het verkeer. De informatie van het NIS komt zeer laat. Ook precieze ongevallenstatistieken met betrekking tot de oorzaak van het ongeval zijn onontbeerlijk voor het nemen van de juiste maatregelen.

De vierde doelstelling is de verkeersleefbaarheid. De trend is : een belangrijke daling van de VOS- en NO_x-emissies tegen 2010, maar een stijging van de CO₂-emissies, vooral door personenwagens en vrachtvervoer. De gezondheidsrisico's dalen, maar op het vlak van geluidsoverlast is er een ongunstige ontwikkeling. Het percentage potentieel ernstig gehinderden door het verkeer op gewestwegen stijgt van zes naar negen procent, en het blijft status quo op niet-gewestwegen.

Deze evoluties hangen samen met een verstrenging van de technische normen op het niveau van de voertuigen en de brandstoffen en met de vervanging van het wagenpark. Bedreigingen zijn het gevolg van de toename van het aantal voertuigen en geproduceerde voertuigkilometers, van de toename van het aandeel van het vrachtverkeer, van agressief rijgedrag en onaangepaste snelheid, van de trend naar grote wagens met een groot vermogen en brede banden en van de toename van het aandeel dieselwagens.

De gevolgen zijn gezondheidsrisico's, verstoring van activiteiten en hinder, vermindering van gebruikswaarde van gebouwen, schade en waardevermindering aan gebouwen die langs drukke verkeersaders gelegen zijn, kwaliteitsverlies van het stedelijk wonen, stadsvlucht en een toename van het aantal potentiële ontwaakreacties, wat concreet betekent dat men 's nachts wakker wordt door geluid van trein- of wegverkeer.

Dit verkeersleefbaarheidsprobleem is een hinderpaal voor stedelijk wonen. Daarom is het de bedoeling te voldoen aan de internationale afspraken met betrekking tot volksgezondheid, een verdere toename van de hinder te voorkomen, het aantal ernstig door geluid gehinderden te verminderen en de belevingswaarde minstens gelijk te houden.

De volgende maatregelen moeten dit beleid dragen. Het volume gemotoriseerd verkeer moet beheerst worden. De hoeveelheid schadelijke emissies moet aan de bron aangepakt worden. Er zijn op dat gebied al veel maatregelen genomen, maar er kan nog heel wat gebeuren. Ook de geluidshinder moet verminderen. Ook dat probleem kan aan de bron aangepakt worden (verminderde emissies door het voertuig), maar een aanpassing van de verharding van de wegen kan eveneens bijdragen tot een oplossing. De verkeersleefbaarheid langs secundaire en lokale wegen moet verhoogd worden door het verlagen van de snelheid, onder meer door het realiseren van doortochten. Er moeten verblijfsgebieden gerealiseerd worden, wat concreet neerkomt op zone 30-gebieden. De verkeersleefbaarheid langs de hoofdinfrastructuur moet aangepast worden en daarbij moet er aandacht zijn voor het probleem van de barrièrewerking langs bestaande en nieuwe wegen. Bij het ontwerp en beheer van de infrastructuur moet er aandacht zijn voor de verkeersleefbaarheid.

Een vijfde doelstelling is de natuur- en milieukwaliteit. Het is de bedoeling de schade aan milieu en natuur terug te dringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

De huidige trend is een stijging van de totale energiebehoefte en bijgevolg een stijging van de CO₂-uitstoot met 9 procent, een daling met 60 procent van de CO-, NO_x- en deeltjesemissies, een daling met 80 procent van de VOS-, lood en SO₂-missies, een ruimtebeslag dat toeneemt met 4 procent door het realiseren van de missing links en een toename van de geluidsproductie, ook 's nachts.

Deze evolutie heeft te maken met de steeds strengere Europese reglementering en met de vervanging van het wagenpark. Bedreigingen zijn het gevolg van de trend naar grote wagens met een groot vermogen en brede banden, van de toename van het aandeel dieselwagens en van het aantal voertuigkilometers.

De reductie van de emissies zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit. De infrastructuur heeft evenwel lokale versnipperende effecten en door het geluid wordt het broedgedrag van de vogels verstoord.

Het ambitieniveau van deze doelstelling bestaat uit het tegemoetkomen aan internationale en nationale doelstellingen inzake de reductie van emissies met het oog op de luchtkwaliteit, inzake geluidsemissie en inzake emissie van andere milieubelastende stoffen. De versnippering van natuur moet

geminimaliseerd worden en de transportinfrastructuur moet ecologisch beter ingepast worden in de omgeving.

De volgende maatregelen moeten dit beleid dragen. Het optimaliseren van het beleidsinstrumentarium voor het milieu- en ruimtelijk beleid. Voorbeelden zijn het invoeren van een (plan)MER voor belangrijke ingrepen, het Masterplan voor Antwerpen en de ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het beheersen van het verkeersvolume en een afstemming met het milieubeleidsplan. Een mitigatie van het barrière-effect. Aandacht voor natuur en milieu bij de inrichting van de transportinfrastructuur. Het bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen. Aandacht voor de inspectie en de controle van voertuigen. Bij de veroudering van een voertuig is er immers een stijging van de emissies. Het beperken van hinder en verstoringen, onder meer door licht en geluid. Het beïnvloeden van het gedrag van chauffeurs. Het hanteren van het compensatieprincipe bij het verlies van natuur. De EU-vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn moeten in dat verband gerespecteerd worden.

Voor het bereiken van de doelstellingen zijn de volgende succesfactoren van belang. De mobiliteitsvraag moet structureel beheerst worden door een efficiëntere ruimtelijke organisatie, een betere tijdsordening van de activiteiten, de handhaving van het basisvoorzieningsniveau, het brengen van de diensten naar de mensen, het voeren van een restrictief parkeerbeleid en het voeren van een prijsbeleid.

Voor het structureel beheren van het vervoersaanbod is het nodig dat de kwaliteit verbetert van het openbaar vervoer, het spoorwegnetwerk voor goederenvervoer, en het vervoer over waterwegen. Voorts moet het openbaar vervoer gedifferentieerd uitgebouwd worden, moeten multimodale systemen opgebouwd worden, moeten er functionele netwerken voor de fiets komen, moeten de eigen vervoermiddelen verbeterd worden en moeten vervoermiddelen en -mogelijkheden betaalbaar zijn.

De derde kritische succesfactor is het optimale gebruik van de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Daartoe moet het in het RSV geplande wegennet ook werkelijk gerealiseerd worden, moet het bestaande verkeerssysteem optimaal benut worden en het gebruik van alternatieve modi gestimuleerd.

Voorts is specifieke aandacht nodig voor de zwakke weggebruiker. Zijn weg moet beter worden. Ook moet de sociale veiligheid op straat en in het openbaar vervoer omhoog.

De beperking van emissies is de vijfde succesfactor. Daartoe moet men de schadelijke emissies aan de bron verminderen, de geluidshinder verminderen, het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen bevorderen, de voertuigen inspecteren en onderhouden, en hinder en verstoring beperken.

Daarnaast moet de verkeers- en vervoersinfrastructuur optimaal ingepast worden. Dat kan door bijgestelde en aan de omgeving aangepaste snelheden, door intrinsiek veiliger ingerichte wegen, door de aanpak van de verkeersonleefbaarheid langs wegen, door aandacht voor verkeersleefbaarheid bij het ontwerp en het beheer van infrastructuur, door de realisatie van verblijfsgebieden, door mitigatie van het barrière-effect en door aandacht voor natuur en milieu bij de aanleg van infrastructuur.

Kritische succesfactor nummer zeven betreft de afspraken tussen de verschillende beleidssectoren en bestuursniveaus. Die moeten bindend zijn. Het gaat om de beheersing van het verkeersvolume, continu en stapsgewijs leren rijden, meer en effectief verkeerstoezicht, doelgerichte bestraffing, veiliger goederenverkeer, de stimulering van de passieve veiligheid van voertuigen, en de kwaliteitsverbetering van het spoorvervoer.

Voorts moet ook gewerkt worden aan maatschappelijke steun voor het plan. Daartoe moet men het gedrag beïnvloeden, inspelen op technologische ontwikkelingen en zwakke verkeersdeelnemers trainen.

De voorlaatste van de tien kritische succesfactoren is : voldoende middelen en sturende instrumenten. Dat kan niet zonder degelijke kennis en informatie, een optimaal beleidsinstrumentarium en afstemming op het milieubeleidsplan.

Tot slot is een doelmatige aanwending van de middelen onontbeerlijk. Er is behoefte aan 420 miljard frank extra, gespreid over tien jaar. Dat is namelijk het verschil tussen het budget van het trendscenario en dat van het duurzame scenario. Daarbij moet men wel bedenken dat het schijnbaar goedkopere trendscenario uiteindelijk duurder is, door de stijging van de onveiligheid, de groei van de files en de vermindering van de bereikbaarheid.

De federale overheid moet instaan voor drie vierde van het genoemde bedrag. Het kwart van de regionale overheid zal vooral naar het openbaar vervoer moeten gaan en naar de snelle uitvoering van reeds geplande infrastructuurwerken. Het is trouwens zo dat ook van de inkomsten uit mobiliteit het leeuwendeel naar de federale overheid gaat. De sterkste schouders moeten de zwaarste lasten dragen.

Het ontwerp bevat ook tal van grafieken, kaarten en diagrammen. Zo worden op de pagina's 84 en 86 respectievelijk de ontwikkeling van het personenvervoer en die van het goederenvervoer grafisch voorgesteld. Op de daaropvolgende bladzijde vindt men telkens de modal split voor de betreffende vervoerscategorieën in het duurzame scenario. Op bladzijde 90 treft men een kaartje aan waarop de rode kleur de plaatsen onthult waar de capaciteit van het netwerk niet aangepast is aan de verkeersintensiteit. Groen betekent : wel voldoende. Het is overigens zo dat men nooit op zodanige wijze netwerken zal kunnen concipiëren dat zij alle piek uurverkeer op elke willekeurige plaats zullen kunnen opvangen. Vervolgens krijgt men diagrammen met de vergelijking van de CO₂-, de VOS-, de NO_x-, en de kleine-deeltjes-emissies in de verschillende scenario's, dit alles gevolgd door een grafiek die de ontwikkeling van de gezondheidsrisico's voorstelt. Op een kaartje kan men zien hoeveel potentieel ernstig gehinderden er zijn per vierkante kilometer in het duurzame scenario. Welk percentage van de bevolking wordt blootgesteld aan vier geluidsniveaus ten gevolge van het wegverkeer, ziet men dan weer in een enkele oogopslag in de grafiek op pagina 97.

Het ontwerp formuleert de volgende beleidsaanbevelingen. Op korte termijn moet de mobiliteitsvraag beïnvloed worden door een efficiënte (groot)stedelijke structuur en een gericht locatiebeleid, met het moboer (mobiliteitseffectenrapport) als instrument. Voorts moeten activiteiten gespreid worden in de tijd en is een autoluwe inrichting van steden en dorpen wenselijk. Andere accenten op korte termijn zijn : (fiscale) maatregelen ten gunste van fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer, de toegankelijkheid van publiekstrekkers voor collectieve systemen en de fiets, school- en bedrijfsvervoersplannen.

Wat het openbaar vervoer betreft, legt het ontwerp de volgende accenten op korte termijn : regelmaat en kwaliteitsnormen, uitbouw, doorstroming, gedifferentieerde tarifiering, toegankelijkheid voor mensen met functiebeperkingen, aanpak van de sociale onveiligheid.

Bij de maatregelen op korte termijn voor fiets- en voetgangersverkeer, is een functioneel netwerk van fietsroutes belangrijk. De Vlaamse overheid heeft al opdracht gegeven aan de provincie om dergelijke netwerken op te stellen in samenwerking met gemeenten. Verbeterde fietsaccommodatie om fiet-

sen te stallen is noodzakelijk. Verder kan het fietsgebruik fiscaal bevorderd worden. Voetpaden moeten aan bepaalde normen voldoen, maar men moet er ook op toezien dat deze normen gerespecteerd worden. Men moet ook zeer streng optreden tegen foutparkeren, vooral op voorzieningen voor fietsers of voetgangers. Er kan ook nog heel wat gebeuren om de veiligheid van oversteekplaatsen te bevorderen. Aandacht voor sociale veiligheid is ook voor fietsers en voetgangers belangrijk.

Op korte termijn wil men de weginfrastructuur verbeteren en de zogenaamde zwarte punten wegnemen. Een goed onderhoud en een net uitzicht is bevorderlijk voor een beter rijgedrag. Op korte termijn zijn er plannen voor een dynamische route-informatie, in eerste instantie voor de ring rond Antwerpen. Er zijn al veel inspanningen geleverd voor een goede bewegwijzering. Toch is het ook belangrijk dat er een coherente bewegwijzering is op gewestelijke, provinciale en gemeentelijke wegen.

De wegen zijn overbelast en incidenten hebben dus enorme gevolgen. Het is dus belangrijk dat men zo snel mogelijk de gevolgen kan wegwerken. Daarom staat incidentmanagement ook bij de prioriteiten. Ook daaraan wordt reeds gewerkt bijvoorbeeld het FAST-project op de ring van Antwerpen en Brussel. De inzet van technologische middelen zoals onder meer snelheidsbegrenzers en invoering van de black box voor vrachtwagens kunnen de situatie verbeteren.

Het homogeniseren en harmoniseren van de snelheden komt ten goede van de veiligheid en vlotter verkeer. Efficiëntere snelheidscontroles, een verhoogd toezicht op gebruik van drugs en alcohol en een restrictief parkeerbeleid zijn belangrijke maatregelen. Op gebied van parkeerhandhaving en -geleiding is al veel vooruitgang geboekt. Systemen van bewonersparkeren moeten meer algemeen ingevoerd worden.

Bijkomende accenten op korte termijn voor het wegverkeer zijn het deur tot deur vervoer van minder validen ; het bevorderen van het gebruik van deelauto's ; carpooling en inzet van taxi's stimuleren.

Het is de bedoeling om bedrijfswagens fiscaal minder aantrekkelijk te maken. De aanpassing van de reglementering van de opleiding van de weggebruikers zal gebeuren via een theoretisch rijbewijs in scholen en een stapsgewijze opleiding van jonge bestuurders. Andere maatregelen zijn het gebruik van geluidsarme structuur en een ecologisch verantwoorde aanleg en beheer van de wegen. Op dat

gebied wordt reeds veel meer samengewerkt tussen de bevoegde administraties (AWV en AWZ) en Aminoal. Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur moeten compensatieprincipes gehanteerd worden. Ook is het de bedoeling dat er minder vervuilende voertuigen op onze wegen zouden komen. In het trendscenario zitten we al goed op dat vlak.

Voor het spoorvervoer moet er op korte termijn een verhoging van het aanbod voor reizigersvervoer komen en meer regelmaat. Het investeringsprogramma van de NMBS is nog onvoldoende. Er zal ook een capaciteitsuitbreiding van het rollend materieel moeten komen onder andere met dubbeldektreinen. Ook hier moet de sociale veiligheid gegarandeerd worden. De verdere uitbouw van vervoersassen is noodzakelijk en er moeten voldoende rijpaden komen voor goederentransport. De kwaliteit van het internationaal spoornetwerk op gebied van snelheid en regelmaat moet verbeteren.

Wat de binnenvaart betreft zijn de accenten op korte termijn het oplossen van infrastructurele knelpunten en het voorzien in een verkeersgeleidingssysteem. Hierover is er al overleg tussen de administratie AWZ en de diensten voor scheepvaart en de NV Zeekanaal. Ook is het noodzakelijk een aantal minimum diensten te garanderen op de vaarwegen van het TEN-netwerk (transeuropese netwerken), onder meer een uitbreiding van openingsuren voor sluizen. Voor het vervoer over waterwegen en short sea shipping is er nog een groot gebrek aan informatie voor de potentiële gebruikers. Veel bedrijven laten zich afschrikken door de administratieve rompslomp. Daarom moet werk gemaakt worden van een transparante regelgeving en documentenbeheer voor vervoersalternatieven.

Als men de alternatieven wil promoten, moet men de samenhang tussen de verschillende vervoersmodi bevorderen door een samenhangend netwerk van overstappunten en een goede uitrusting van deze knooppunten. Er moet tevens een goede afstemming zijn tussen de verschillende vervoersdiensten en degelijke multimodale informatie aangeboden worden.

2. Toelichting door minister Steve Stevaert

Minister Stevaert zegt dat voortbouwend op de initiële voorstellen van een uitgebreid wetenschappelijk consortium de administratie een ontwikkelingspad voor het beleid heeft uitgewerkt, dat op termijn tot duurzame mobiliteit kan leiden. Het bouwt verder op het strategisch plan, dat in het

begin van deze regeerperiode werd uitgewerkt. Het plan dat nu door de administratie werd uitgewerkt heeft een planhorizon tot na 2010. Het overstijgt daardoor de huidige regeerperiode en gaat in op het te voeren beleid en te verwachten effecten op korte, middellange en lange termijn. De minister dankt de administratie voor de inspanningen en het resultaat.

Aan de basis van duurzame mobiliteit liggen vijf doelstellingen, die in het voorstel evenwaardig worden uitgewerkt. Voor de minister ligt het accent tijdens de huidige regeerperiode bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid en de leefbaarheid. De maatschappelijke kosten van onveiligheid zijn immers hoger dan die van bereikbaarheid, leefbaarheid en de aantasting van milieu- en natuurkwaliteiten. Hier staan letterlijk mensenlevens op het spel en die zijn onbetaalbaar. In het buitenland wordt aangetoond dat het tot twee- en driemaal beter kan. Daarom moet alles gedaan worden opdat het hier ook fors beter wordt.

Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dat mobiliteit gelijkmatiger wordt verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Met het realiseren van een betere toegankelijkheid garanderen we dat iedereen gelijke kansen krijgt om deel te nemen aan het maatschappelijk leven en dat iedereen meer gelijke kansen krijgt om zijn of haar leven te kunnen uitbouwen. Op deze twee vlakken wil de minister op korte termijn en alleszins nog deze legislatuur het verschil met het verleden maken.

Als gevolg van de steeds strengere Europese reglementering inzake emissienormen en brandstofkwaliteit wordt verwacht dat de uitstoot van stikstof-oxiden, zwaveldioxide, stofdeeltjes en lood sterk zullen dalen. De aspecten van leefbaarheid en milieu, die vooral afhankelijk zijn van de emissies van het gemotoriseerd verkeer, zullen bijgevolg reeds op korte, maar alleszins op middellange en lange termijn merkbaar verbeteren.

Vergelijkende studies wijzen erop dat onze verslechterende bereikbaarheid in het centrum van Vlaanderen, nog altijd beter is dan deze in het Duitse Ruhrgebied of in de Nederlandse Randstad. Op korte termijn is onze concurrentiepositie nog niet aangetast. Binnen het geheel van de voorziene maatregelen, moet het realiseren van de in het RSV voorziene missing links afdoende zijn om de bereikbaarheid in 2010 veilig te stellen. De realisatie van een vijftal onderdelen van de ontbrekende weginfrastructuur worden op dit ogenblik voorbereid. Vrijwel ieder van de projecten heeft al dan

niet ernstige gevolgen voor milieu, natuur en landschap. Daarom wenst de minister de voorbereiding ervan volgens het boekje af te werken, en wil hij op mogelijke bezwaren anticiperen en zullen alle wettelijke procedures zowel naar de geest als naar de letter gevolgd worden. Het ontwerp mobiliteitsplan is gelijktijdig en zoveel mogelijk in onderlinge afstemming met een strategisch MER opgemaakt.

De minister benadrukt dat duurzame mobiliteit om veel maatregelen vraagt, maar dat er gelukkig niet van niets moet worden begonnen. Bestaande maatregelen kunnen worden versterkt of geïntensifieerd. Hiervan moeten wel sporen worden teruggevonden in de budgetten.

De minister wijst erop dat heel wat maatregelen buiten zijn bevoegdheid liggen, zeker op het vlak van bereikbaarheid en veiligheid. Daarvoor dringt een afstemming op het beleidsdomein ruimtelijke ordening zich op. Er is meer dan ooit nood aan een evenwichtige opbouw van stedelijke en vooral grootstedelijke gebieden. De economische en woonfunctie moeten in evenwicht zijn om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen. De minister benadrukt dat hiervoor bij de afbakening van de stedelijke gebieden dringend afspraken moeten worden gemaakt. Dat geldt ook voor de inplanting van nieuwe of de uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen. Het spoor moet ook meer dan een tandje bijsteken voor de bereikbaarheid van de steden. Er moeten bindende afspraken over de veiligheid worden gemaakt met de gemeenten en de federale overheid. De minister gaat er prat op dat de ambities kunnen worden gerealiseerd als de Vlaamse overheid de rol van regisseur van duurzame mobiliteit op zich kan nemen.

Volgens de minister is het ontwerp van beleidsplan een uitgelezen kans voor het Vlaams Parlement om de ambities op lange termijn waar te maken. Het krijgt de kans een pad voor duurzame mobiliteit uit te tekenen. Een grondige bespreking in het Vlaams Parlement van de inzet van Vlaamse bevoegdheden op het vlak van mobiliteit, openbare werken, ruimtelijke ordening, economie, sociale zaken en fiscaliteit is gewenst en noodzakelijk.

De minister vindt het een goede zaak dat de besluitvorming over mobiliteit in alle openheid en met kennis van alle standpunten tot stand kan komen. De procedure biedt volgens hem perspectieven voor draagvlakvergroting, maatschappelijke aanvaarding en politieke consensus over de zich op termijn opdringende maatregelen. Hij geeft de voorkeur aan een doordacht, inhoudelijk samenhangend en uitvoerbaar plan, dat het voorwerp is

geweest van een ruim maatschappelijk en politiek debat en waarvan de gevolgen op middellange en lange termijn duidelijk zijn. Het is voor hem duidelijk dat een duurzame mobiliteit het resultaat is van een samenhangend beleid. Hij wenst wel zijn persoonlijke bekommernissen en accenten verder te kunnen toelichten in de komende maatschappelijke en politieke discussie.

De minister meent ten slotte dat niet moet worden gewacht op het uiteindelijke maatregelenpakket om nu al initiatieven te nemen. Hij denkt daarbij aan het parlement, de regering en zichzelf. Hij maakt zich sterk dat we nu al vooruit moeten gaan. De weerslag daarvan en van het toekomstig beleid moet terug te vinden zijn in de jaarlijkse beleidsbrieven, de begroting en nieuwe beleidsinitiatieven.

3. Regeling van de werkzaamheden

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter dankt de secretaris-generaal voor zijn goede en schematische voorstelling van het plan, dat werd samengesteld door universiteiten, wetenschappers en de administratie. Zij meent dat de minister een duidelijke keuze heeft gemaakt voor drie uitgangspunten: verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid.

De voorzitter doet het voorstel dat de commissie de drie uitgangspunten van de minister toetst aan het plan, dat de commissie vervolgens een eigen inbreng doet om ten slotte tot een gezamenlijk plan van de regering en het parlement proberen te komen. Ze stelt voor eerst een vragenronde te organiseren, vervolgens de visies te leren kennen van de verschillende aanwezige groepen en ten slotte na te gaan of het parlement in samenspraak met de regering een plan kan opstellen. Ze wijst erop dat hier het best onmiddellijk mee kan worden begonnen, dit om zo snel mogelijk resultaten te boeken.

De heer Carl Decaluwe dankt namens CD&V de administratie LIN voor het omstandig document: zijn fractie meent dat het een goede analyse en inventaris is. Hij wijst erop dat er wel beleidskeuzes moeten worden gemaakt. Iedereen is het immers eens met abstracte begrippen als leefbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid, maar hij vraagt zich af hoe deze begrippen concreet worden ingevuld. Hij is van mening dat de politieke discussie maar kan losbarsten als het voorlopig standpunt van de minister en de regering over de concrete voorstellen van de administratie gekend is.

De heer Carl Decaluwe heeft ook vragen over het groeipad van de middelen. Hij verwijst hiervoor naar de Septemberverklaring van de minister-president, die het in het kader van de missing links over één groot infrastructuurproject per provincie had. Hij wijst erop dat men moet weten welke financiële inspanning kan worden geleverd en dat men moet nagaan wat de meest efficiënte aanwending is. Hij ziet de zin niet in van het stellen van honderd vragen, zonder dat het standpunt van de minister gekend is.

De heer Carl Decaluwe verwijst ten slotte naar het werk dat al werd verricht in de voorbije legislatuur in de Themacommissie voor Mobiliteit onder het voorzitterschap van de heer Bruno Tobback. Hij wijst erop dat de beslissingen daar nagenoeg unaniem werden genomen. Zo werd een belangrijk kader uitgewerkt, dat kan worden getoetst aan de voorstellen van de administratie. Hij verwijst ook naar de uitspraak van de minister-president dat de Vlaamse regering zo snel mogelijk een mobiliteitsplan Vlaanderen moet uitwerken. In het regeerakkoord was sprake van een mobiliteitsplan van de Vlaamse regering in het voorjaar van 2001.

Minister Steve Stevaert antwoordt de heer Carl Decaluwe dat hij zich geen zorgen moet maken. Hij meent dat iedereen het erover eens is dat het plan van de administratie goed is. Hij wijst erop dat het debat in de Themacommissie Mobiliteit onder het voorzitterschap van Bruno Tobback zeer boeiend was, maar dat deze aanpak volledig anders is. De minister zegt dat hij zich zeer gesteund zou voelen door inzichten die door het parlement werden geformuleerd. Natuurlijk moeten de concrete punten worden ingevuld, maar de minister wil kost wat kost begripsverwarring voorkomen. Hij verduidelijkt dat de vijf geselecteerde strategische projecten waarover de minister-president het had, slechts een onderdeel vormen van de missing links uit het RSV.

Op de vraag over de financiële middelen antwoordt de minister dat de heer Eric Van Rompuy als minister van Economie tijdens de vorige zittingsperiode een groeipad heeft uitgetekend van 35 miljard frank. Dat groeipad wordt gerespecteerd in de recurrente begroting, maar de werkgroepen werken nu een voorstel uit voor de besteding van 100 miljard frank extra. Hiervoor wordt een beroep gedaan op een nieuw instrument, namelijk het financieringsfonds, en op PPS-middelen. De minister is zeer benieuwd naar de inbreng van het parlement, al erkent hij het recht van CD&V om geen inbreng te doen.

De heer Carl Decaluwe benadrukt dat hij efficiënt wil werken. CD&V heeft een alternatief voorstel van veertig pagina's uitgewerkt. Hij wijst er op dat een grondige bespreking van het voorliggend plan maanden tijd zou vragen. Hij blijft er dan ook bij dat er een politiek kader moet zijn om efficiënt te kunnen werken. Hij verwijt de minister trouwens al een half jaar te laat te zijn : in het regeerakkoord staat immers dat de Vlaamse regering in het voorjaar van 2001 een mobiliteitsplan zou voorleggen. Hij beschuldigt de minister ervan de hete aardappel te willen doorschuiven naar het parlement.

Volgens minister Stevaert stelt de heer Decaluwe de zaken verkeerd voor. In het regeerakkoord staat dat de Vlaamse regering in het voorjaar van 2001 een mobiliteitsplan Vlaanderen zou voorstellen. Voorliggend plan is inderdaad opgemaakt onder het voorzitterschap van de heer Desmyter, maar de minister benadrukt dat de heer Desmyter in nauw overleg met zijn kabinet heeft gewerkt. Het werkstuk van de administratie is dus niet vrijblijvend. Minister Stevaert weigert zich evenwel uit te spreken over dit plan en wil uitdrukkelijk vooraf de mening van het Parlement kennen. Hij is ten slotte benieuwd naar het "Stopplan" van CD&V en verklaart zich bereid interessante CD&V-voorstellen in zijn definitieve plan te verwerken. Het is evenwel aan de CD&V-fractie om al dan niet met dat plan op de proppen te komen.

De heer Johan Malcorps omschrijft het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen als belangrijk mede omdat men op een unieke manier gewerkt heeft : consultatie van de bevolking, samenwerking tussen de verschillende administraties, ... Tussen de regels meent de spreker te kunnen lezen dat inderdaad in overleg met het kabinet is gewerkt. Deze vernieuwende aanpak heeft geleid tot een degelijk document waarop nu voort kan worden gebouwd.

De spreker wil een duidelijk standpunt van de regering. In het regeerakkoord wordt inderdaad voorgesteld om een wetenschappelijk onderbouwd plan te schrijven. Dat plan is nu op een paar delen na beschikbaar. Bijgevolg moet het Vlaams Parlement, rekening houdend met wat gebeurt in de andere parlementen en met wat in het verleden al is bereikt enkele keuzes maken voor de toekomst. Deze keuzes mogen niet vrijblijvend zijn.

De spreker maakt zich zorgen voor de periode tot het jaar 2005. De beleidsvoorstellen voor die periode vindt hij immers ook terug in de beleidsnota van minister Stevaert. De vraag blijft of dat zal volstaan om nog tijdens deze regeerperiode enkele grote

uitdagingen aan te gaan. In het ontwerp van Mobiliteitsplan had men daarop moeten ingaan. Ook al leven daarover voldoende ideeën in het Vlaams Parlement, toch is het volgens de spreker in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de minister om daarrond voorstellen te doen en na te gaan hoe een en ander gefinancierd zal worden. Enerzijds zal de GIMV immers toch niet geprivatiseerd worden en anderzijds is een aantal andere financieringsmechanismen nog te controversieel.

Deze discussie is vernieuwend, maar mag voor de heer Malcorps niet vrijblijvend zijn. Aanbevelingen moeten vertaald worden in concrete acties waarvoor een timing wordt opgemaakt en in voldoende middelen wordt voorzien. Hij maakt een vergelijking met het milieubeleidsplan : voor alle bindende acties zijn middelen vrijgemaakt, een termijn afgesproken en een verantwoordelijke aangeduid.

De heer Robert Voorhamme gaat niet akkoord met de manier van werken. Volgens de commissie-agenda zou het ontwerp van Mobiliteitsplan alleen maar worden toegelicht. Van debat of regeling van de werkzaamheden is nergens sprake. Bijgevolg vindt hij het voorbarig om nu al een standpunt in te nemen. Aangezien de VLD-fractie niet meer aanwezig is, vindt hij het voorbarig om nu al de werkzaamheden af te spreken. Hij dringt erop aan de agenda te volgen.

De voorzitter antwoordt dat tijdens de vorige commissievergadering is afgesproken om kort van gedachten te wisselen over de toelichting. Gezien het belang van het ontwerp van Mobiliteitsplan wil de voorzitter uitdrukkelijk toch afspreken wanneer de bespreking zal worden voortgezet.

De voorzitter stelt dat de minister een aantal belangrijke thema's naar voren heeft gebracht. Ze vraagt uitdrukkelijk dat alle fracties hun visie zouden formuleren. Op basis van de inbreng van de commissieleden zal er een plan van aanbevelingen en acties van het parlement opgesteld worden.

De heer Jean Geraerts vraagt of hij de tekst van de minister kan krijgen. De voorzitter zegt dat die rondgedeeld zal worden. De gemaakte afspraken zullen aan de VLD-fractie overgemaakt worden.

De volgende vergaderingen over het ontwerp Mobiliteitsplan gaan door op woensdag 10 oktober van 10 tot 12 uur en op dinsdag 16 oktober van 14.15 uur tot 16.30 uur.

II. VERGADERING VAN WOENSDAG 10 OKTOBER 2001

1. Toelichting door de heer Reginald Keygnaert, directeur Mobiliteitscel (Departement Leefmilieu en Infrastructuur)

De heer Keygnaert meldt dat sedert vorige vrijdag dertig cd-rom beschikbaar zijn. De inhoud van die cd-rom is ook in gedrukte versie beschikbaar. Daarnaast zijn er ook brochures over beleidsaanbevelingen, de strategische MER, een gevoeligheidsanalyse en een nota over de focusgroepen. Er is geen papieren versie van de macro-economische benadering omdat er door een misverstand te veel fouten zijn ingeslopen.

Het definitieve document zal volgende week beschikbaar zijn. Op de cd-rom staat de macro-economische benadering wel. De fouten zitten in het hoofdstuk Economisch Model en niet in de Conclusies. De gecorrigeerde versie zal eerder beschikbaar zijn op het internet.

De heer Dirk Holemans vraagt wanneer de beloofde nieuwe tabel met een gedetailleerde raming van de investeringskosten en de jaarlijkse exploitatiekosten, beschikbaar zal zijn.

Volgens de heer Keygnaert bestaan de beleidsaanbevelingen enerzijds uit de presentatie van vorige week en anderzijds uit een nieuwe, gestructureerde lijst. In het verslag van de expertenmeeting worden de kosten ook vermeld.

2. Vragen van de leden

De heer Johan Malcorps apprecieert het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen van de administratie ten zeerste omdat er voor het eerst een overzicht is gemaakt van mogelijke maatregelen. Dat is een stap vooruit ten aanzien van de vorige kabinetsperiode. Op basis van dat gestructureerde document kan men nu gericht discussiëren.

De spreker merkt op dat het strategische milieu-effectenrapport (MER) niet positief is. Zal het geheel op basis daarvan bijgestuurd worden of is er al rekening gehouden met dat rapport? In dat rapport krijgt het Mobiliteitsplan eigenlijk een onvoldoende.

Het is volgens de heer Johan Malcorps normaal dat het Trendscenario in het MER een onvoldoende krijgt. De CO₂-uitstoot zal met 10 procent toenemen ten opzichte van 1998. Het is evenmin duide-

lijk of we de Göteborg-norm zullen halen. De toename van het dieselwagenpark zal een ernstige impact hebben op de gezondheid. Men schat het jaarlijkse aantal doden als gevolg van luchtvervuiling door het autoverkeer nu al op 3.000.

Wat de spreker nog meer zorgen baart is dat de prognoses voor het duurzame scenario evenmin positief zijn. De CO₂-uitstoot zal weliswaar tien procent lager zijn dan in 1998, maar nog altijd hoger dan in 1990. De Kyoto-doelstellingen voor de transportsector worden dus niet gehaald. De reductie van andere uitlaatgassen en stoffen ligt iets hoger.

Toch is het nog niet zeker dat de internationale normen uit het Göteborg-protocol en van de nationale NEC-richtlijn gehaald zullen worden. Zijn belangrijkste bezwaar is dat we geen noemenswaardig verschil merken in gezondheidsimpact en luchtkwaliteit tussen beide scenario's. Zijn algemeen besluit bij het strategische MER is dat de aanbevelingen van het ontwerp van Vlaams Mobiliteitsplan niet belangrijk genoeg zijn om het aantal personenkilometers in die mate te verminderen dat de luchtkwaliteit sterk verbetert en de gezondheidsimpact tot op een duurzaam niveau daalt. Het duurzame scenario is dus een stap vooruit, maar geen duurzame stap vooruit.

Voorts heeft de heer Malcorps een tweede belangrijke bedenking op basis van de macro-economische toetsing. Het Mobiliteitsplan brengt ongeveer 440 miljard frank extra kosten met zich. Daarvan komt 100 tot 120 miljard frank van het Vlaamse niveau, de rest van het federale niveau.

De vraag blijft hoe dat betaald zal worden vooral omdat de inkomsten waarnaar verwezen wordt, geen Vlaamse inkomsten zijn. De belangrijkste inkomstenbron is een verviervoudiging van de parkeertarieven tegen 2010, maar dat kan niet beslist worden door de Vlaamse regering en bovendien gaan die extra parkeerinkomsten naar de gemeenten of private parkinguitbaters. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen gaat men er al te gemakkelijk vanuit dat deze bevoegdheden op Vlaams niveau terecht zullen komen in het kader van het Lambermontakkoord.

Voorts wil men de heffing op benzine met 33 procent verhogen. Deze maatregel moet tegen 2010 8,7 miljard frank opleveren uit het personenvervoer en 6 miljard frank uit vrachtvervoer. Maar dat is een federale inkomstenbron die niet onder het Lambermontakkoord valt.

De spreker beschouwt de financiering als een ernstig probleem. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft men het weliswaar over socio-economische baten die vanaf 2007 groter zullen zijn dan de kosten. Het zijn wel in de eerste plaats de bedrijven en gezinnen die van die baten genieten.

Dat is een goede zaak voor de maatschappij, maar die baten vloeien niet automatisch terug naar de overheid, die alle uitgaven op zich neemt. De spreker vindt dat een missing link. Hij vindt dat men moet nagaan hoe de begroting sluitend gemaakt kan worden.

Hij zegt dat zijn fractie het idee van de minister deelt dat de verkeersveiligheid op de eerste plaats dient te komen. Maar daarnaast zijn er ook andere belangrijke elementen zoals het sociale aspect, het bestrijden van de verkeersarmoede en het bevorderen van de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Hij meent dat het mobiliteitsplan moet getoetst worden op de bereikbaarheid. Hij veronderstelt een samenhang tussen het fileprobleem, de luchtvervuiling en de verkeersveiligheid. Het is de bedoeling om, rekening houdend daarmee, te toetsen of deze maatregelen voldoen. Hij meent dat er te veel nadruk wordt gelegd op het realiseren van de missing links in het autoverkeer. Er werd al een opsomming gegeven van deze missing links en misschien wordt deze discussie zelfs nog heropend naar aanleiding van de herziening van het strategisch plan. Het is de bedoeling om de komende drie jaar één groot structuurplan aan te pakken per provincie, maar het is hoe dan ook de bedoeling om tegen 2010 het hele lijstje af te werken. Hij vraagt zich af waar men daarvoor het geld zal vinden.

Op het vlak van openbaar vervoer heeft hij de indruk dat men uitgaat van een voortzetting van het huidige beleid en dat er dus geen structurele verhoging is van het aanbod. Eerst dacht hij dat de cijfers – een verhoging van 52 procent bij de Vlaamse Vervoermaatschappij en van 66 procent bij de NMBS – sloegen op het realiseren van het nieuw aanbod. In feite ging het waarschijnlijk om maatregelen genomen in het kader van de basismobiliteit en voor een stuk in het kader van het netmanagement. Het is nog niet geweten wat de voorstellen van de Vlaamse Vervoermaatschappij zullen zijn. Hoe dan ook zullen die te gepasten tijde geëvalueerd worden in het Vlaams Parlement. Een structurele verhoging van het aanbod is er wel in de keuze voor het realiseren van de missing links. Het grootste deel van het effect wil men daarmee bereiken en niet met maatregelen in het openbaar vervoer.

Spreker heeft ook kritiek op het ontbreken van een echt prijsbeleid. Het belang van een prijsbeleid werd wel onderkend in eerdere teksten, maar deze aandacht is mettertijd weggedeemsterd. Wat blijft is het optrekken van de gemeentelijke parkeerbarrema's en van de federale accijnzen op benzine. Voor de rest wil men zich ertoe beperken de effecten van het Nederlandse en Duitse beleid op te volgen, bijvoorbeeld het eurovignet en de vrachtwagenkilometer. Het is evenwel niet de bedoeling ter zake zelf initiatieven te nemen. Hij vraagt zich af of het beleid zo sluitend kan gemaakt worden.

Hij heeft een cd-rom ontvangen van het nationale verkeers- en vervoersplan van Nederland. Daarin heeft hij de criteria van het Vlaamse ontwerp van mobiliteitsplan ingebracht. De Vlaamse overheid komt daarmee uit op een cijfer van 69 procent, net geen onderscheiding dus. Het milieu blijkt echter het heikele punt te zijn.

De voorzitter wijst erop dat zij in het verleden al soortgelijke dingen gedaan heeft, maar dat deze regering dit afgeschaft heeft. Er was beloofd daarmee verder te gaan in 2001, maar deze belofte werd niet uitgevoerd.

De heer Johan Sauwens wil zich beperken tot het stellen van een aantal informatieve vragen. Hij heeft namelijk begrepen dat het de komende weken mogelijk zal zijn om de visie van de verschillende fracties op het document naar voren te brengen.

Hij meent dat uit dit plan een enorm credo blijkt ten voordele van mobiliteit. Mobiliteit is goed en het is dan ook de bedoeling zoveel mogelijk mobiliteit te realiseren en dat zo goedkoop mogelijk en voor alle sociale categorieën. De vroegere verkeers- en vervoersplannen daarentegen gingen ervan uit dat de ideale mobiliteit de nabijheid was.

Hij wijst erop dat de Aziatische crisis geleid heeft tot een grote overcapaciteit in de maritieme sector, met een prijsdaling in het containertransport als gevolg. Dat leidt tot een steeds grotere roof van grondstoffen, onder meer uit de derde wereld en tot een stijging van het vervoer over de hele wereld. Hij beseft dat deze ontwikkeling vanuit het kleine Vlaanderen niet kan afgeremd worden. Toch meent hij dat het mogelijk is een rol te spelen, te meer omdat de Vlaamse havens poorten vormen die de internationale mobiliteit mee kunnen helpen sturen.

Hij vraagt zich dan ook af waarom men niet heeft geprobeerd om het mobiliteitsplan Vlaanderen een

breder internationale inbedding te geven. De centrale ligging van Vlaanderen in Europa is daarvoor een extra argument. Zo heeft hij in dit document niets teruggevonden over het Europese Witboek. Hij vindt ook niets terug over de weerslag van het havenbeleid op de mobiliteit. Nochtans zou volgens de prognoses het goederenvervoer tegen 2010 met veertig procent groeien. Vlaanderen haalt deze mobiliteit binnen via de havens. Hij vraagt zich af wat de meerwaarde is van de toegenomen mobiliteit op wereldniveau.

Wat is de invloed ervan op de tewerkstelling of op het BNP? In sommige sturende maatregelen gaat men heel ver. Men gaat ervan uit dat drie vierden van de inspanningen zouden geleverd worden door het spoor, maar dat is geen Vlaamse bevoegdheid, in tegenstelling tot het havenbeleid. Een belangrijk deel van het budget wordt besteed aan het uitbaggeren van de waterlopen en daardoor wordt de grootte van de vaartuigen en de aanvoer mee bepaald.

Vlaanderen heeft volgens hem ook enorm te lijden onder het transitverkeer. Een belangrijk deel van het goederenvervoer per spoor, nl. 56 procent, betreft afstanden van meer dan 200 kilometer en dat aandeel zal nog toenemen. Vaak is dat verkeer rechtstreeks uit de havens afkomstig. De capaciteitsproblemen op het spoor hebben te maken met deze internationale goederenstroom.

Er is ook veel vrachtvervoer op de secundaire wegen. Ook daar bestaat een voortdurende vermenging van internationaal en lokaal verkeer. Het transitverkeer heeft onder meer te maken met vervoer vanuit de haven van Rotterdam en met de ontwikkelingen in Zeeland, onder meer in Vlissingen en Terneuzen. Hij gaat er dan ook van uit dat men het havenbeleid moet meenemen in het mobiliteitsbeleid.

De heer Johan Sauwens wijst er aansluitend op dat in het ontwerp van mobiliteitsplan een groeipercentage van 2 procent wordt gehanteerd, terwijl het federaal planbureau voor de periode 2001-2006 groeicijfers hanteert van 2,7 procent. Hij vraagt zich af waarom deze keuze werd gemaakt.

Minister Steve Stevaert sprak in zijn mondelinge toelichting op een vorige vergadering over een meerkost van 400 miljard frank. De heer Johan Sauwens wil weten welke cijfers daarbij worden gehanteerd en waarop deze raming bij een constant beleid is gebaseerd. De minister zei toen ook dat 300 miljard frank daarvan ten laste zou zijn van de federale overheid. De heer Johan Sauwens stelt de

vraag of het hier om investeringen gaat, of ook om aanwervingen en exploitatiekosten.

Minister Steve Stevaert zei op de vorige vergadering ook dat de Vlaamse mobiliteitsproblemen nog niet zo erg zijn als in de Randstad of het Ruhrgebied. De heer Johan Sauwens vraagt om deze stelling kwantitatief te onderbouwen.

In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen staat dat de volumebeperking kan gebeuren door het aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden terug te dringen. De heer Johan Sauwens zegt deze zin niet te begrijpen en vraagt of de minister hem daar meer duidelijkheid over kan verschaffen.

Op bladzijde 119 van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen staat dat dit betekent dat beleidsvoorstellen gericht op het inperken van de (auto)mobiliteit om sociale redenen met de nodige omzichtigheid dienen te worden benaderd. De heer Johan Sauwens vraagt zich af wat dit betekent. Hij oppert de vraag of dit een algemene beschouwing is of een concreet voorstel.

Op bladzijde 130 van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen staat dat om de impact van het wagenbezit op het gezinsbudget te beperken, dient gezocht te worden naar aantrekkelijke vormen van collectief wagenbezit of wagengebruik. De heer Johan Sauwens vraagt de minister waar hij dan concreet aan denkt.

Het is de heer Johan Sauwens ook niet helemaal duidelijk of men de externe kosten van het vervoer al dan niet wil doorrekenen aan de verbruiker. Als het antwoord op deze vraag positief is, vraagt hij zich af hoe deze doorrekening zal gebeuren.

Op bladzijde 345 van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen staat dat verondersteld wordt dat de groei van het budget dat besteed wordt aan mobiliteit, maar half zo snel gaat als de inkomensstijging. In het duurzaam scenario wordt ook uitgegaan van de optimistische veronderstelling dat er een verschuiving zal plaatsvinden van het autoverkeer naar het openbaar vervoer. De heer Johan Sauwens wil weten waarop deze stellingen zijn gebaseerd.

In het Nederlandse verkeersplan wordt als concrete doelstelling voor bereikbaarheid een gemiddelde snelheid van 60 kilometer per uur op snelwegen vooropgesteld. Dit criterium geldt voor alle individuele trajecten en is een gemiddelde van alle ochtend- en avondspitsen op alle werkdagen in een jaar. De heer Johan Sauwens vraagt zich af of iets

dergelijks ook werd opgenomen in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In dit Nederlandse plan wordt ook duidelijk stelling ingenomen ten aanzien van het rekeningrijden. Rekeningrijden heeft een substantieel effect op de bereikbaarheid, wat we kunnen afleiden uit de berekeningen en ervaring in het buitenland. Rekeningrijden lost de files niet op, maar men verwacht wel dat rekeningrijden op termijn leidt tot een afname van de filetijd met 30 tot 40 procent. Het aantal per auto afgelegde kilometers in de Randstad zal tijdens de spitsuren met 10 tot 15 procent afnemen. Rekeningrijden verhoogt de directe kost in de spits, maar vermindert de rijtijd. Per saldo verbetert daardoor de bereikbaarheid. Ongeveer twee derde van alle automobilisten die de heffing ontwijken, gaat naar verwachting op een ander tijdstip reizen. De rest kiest voor carpooling of ruit de auto in voor trein, bus, fiets of tram. Helemaal niet weg gaan, is ook nog een mogelijkheid. De heer Johan Sauwens vraagt de minister waarom het rekeningrijden in het Vlaamse plan niet aan bod komt.

De heer Johan Sauwens besluit met een algemene bedenking over de relatie tussen mobiliteit en inkomensklasse. Op basis van een tabel met empirische gegevens die louter slaan op het grootstedelijk gebied Antwerpen, wordt in hoofdstuk 4 van dit ontwerp de nood aan een toegankelijkheidsbeleid beleden. Hij wijst erop dat dit een duidelijke politieke keuze is en vraagt zich af of deze keuze wel gefundeerd is. Bij nader toezien blijkt immers dat de verschillen in inkomens veel groter zijn dan de verschillen in het gemiddeld aantal verplaatsingen of de gemiddelde afstand van de verplaatsing. De laagste inkomensgroep blijkt bovendien voor drie vierde uit niet-beroepsactieven te bestaan, die uiteraard geen woon-werkverkeer kennen. De heer Johan Sauwens maakt ook de vergelijking met de situatie in Nederland waar men tot de bevinding is gekomen dat het aantal verplaatsingen per dag voor alle inkomensklassen bijna gelijk is. Na correctie voor werkgerelateerde verplaatsingen blijkt ook de dagelijks afgelegde afstand voor alle inkomensklassen gelijk te zijn.

De heer Carl Decaluwe wijst erop dat het niet duidelijk is binnen welk beleids- en financieel kader deze theoretische benadering moet gesitueerd worden. Hij heeft de indruk dat men Vlaanderen te veel beschouwt als een eiland. Er wordt geen rekening gehouden met Europese maatregelen. Het RSV benadrukte twee essentiële poorten: havens en luchthavens. In dit ontwerp van mobiliteitsplan wordt over deze belangrijke economische schakels

bijna niets gezegd. Hij wijst er ook op dat het parlement nog steeds wacht op de beleidsbrief over de regionale luchthavens. Zijn er al contacten geweest met de NMBS of met het kabinet van minister Durant?

Ook op budgettair vlak zijn er veel onduidelijkheden. Is er in voldoende middelen voorzien om de missing links te realiseren? Hoeveel geld zal er nodig zijn om het mobiliteitsbeleid op de verschillende beleidsniveaus mogelijk te maken? Zijn er hieromtrent simulaties gemaakt? Indien de budgettaire middelen gelijk blijven tot 2010, welke prioriteiten zullen dan gelegd worden? CD&V heeft een alternatief mobiliteitsplan voorgesteld met een stopprincipe, waarbij de prioriteit gelegd wordt bij maatregelen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en pas dan voor het autoverkeer. Om keuzes te kunnen maken moet echter duidelijk zijn wat de budgettaire mogelijkheden zijn.

In dit plan wordt gegoocheld met cijfers en het is moeilijk om de correctheid van al deze cijfers te beoordelen. De economische groei is moeilijk voorspelbaar maar het is belangrijk om consistent te blijven. In het plan staat zowel een prognose van 2,7 procent als 2 procent economische groei. In de studie schat men dat de files in 2000 ongeveer 1,55 miljard frank kosten. Eerder zegde minister Van Mechelen dat hij deze kosten op 32 miljard frank schat. Het is noodzakelijk dat er een masterplan komt van de verschillende overheden.

CD&V pleit ervoor om te vertrekken vanuit een nulslachtofferbeleid. De voorstellen van minister Durant zijn positief, maar dezelfde duidelijke afspraken met federale en Europese overheden moeten gemaakt worden op gebied van investeringen en fiscaliteit, zo niet blijft het een theoretische oefening. CD&V vindt trouwens dat gebruikers van fiets en openbaar vervoer een groter fiscaal voordeel moeten krijgen dan diegenen die met de wagen komen, als er een gelijkwaardig alternatief is. Keuzes maken blijft echter moeilijk indien het kader op middellange termijn niet duidelijk is.

De heer André Denys vindt dat dit ontwerp goed technisch onderbouwd is en uitgaat van de reële en ook lokale problemen. Voor hem is dit een duidelijk kader, dat weliswaar politieke keuzes inhoudt, maar waar nog politieke bijsturing mogelijk is.

Er wordt te weinig rekening gehouden met de verkeerspieken. De bereikbaarheid kan allicht verbeterd worden door een andere organisatie van werken, enzovoort. De Europese context is ook onvoldoende uitgediept. Welke mogelijkheden en ef-

fecten kan de liberalisering van het goederentransport creëren ? Een aantal autowegen zijn doorgangswegen voor transport uit andere Europese landen. Op welke manier kunnen deze landen medeverantwoordelijk worden voor onder meer onderhoud en herstel van deze wegen ?

Wat de budgettering betreft merkt de heer Denys op dat het element tolheffing niet terug te vinden is in het document. De vraag rijst dan ook hoe men het PPS-systeem operationeel zal maken. Tolheffing is onvermijdelijk als men een doorbraak wil realiseren in de PPS en de beoogde infrastructuurwerken uitbreiden. Het is tevens belangrijk om het RSV op een aantal punten te herbekijken. Momenteel zijn er nog een aantal missing links die van dat plan afwijken. Als men de vijf doelstellingen wil bereiken, dient men daarvoor een oplossing te vinden.

Voorts valt het op dat er in het ontwerp-Mobiliteitsplan te weinig aandacht wordt besteed aan de organisatie van het gemeenschappelijke vervoer. Zo wordt het voorbeeld van Denemarken niet vermeld. Het is essentieel dat dit element verder uitgediept wordt. Ten slotte stelt de heer Denys dat de VLD-fractie wenst mee te werken aan de realisatie van de doelstellingen.

De heer Didier Ramoudt zegt dat de benadering van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen enerzijds zeer academisch is, maar dat er anderzijds een kapstok nodig is als vertrekpunt. Hij heeft de indruk dat in het plan een bepaald ideologisch gedachtegoed verwerkt is, zonder zich aan de term collectivisme te wagen. Dat men elke burger ervan wil overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken is op zich geen probleem, maar daar schuilt wel een gevaar in. Als men collectief vervoer als de ideale oplossing aanbiedt, dient men ook rekening te houden met de negatieve effecten. Zo kan een zeer groot uitgewerkt openbaar vervoer binnen een samenleving een instrument worden dat het hele land lam kan leggen. Het stakingsrecht is enerzijds een belangrijk gegeven dat gerespecteerd moet worden, maar anderzijds moet het recht op vervoer blijven bestaan. Men dient dan ook na te gaan hoe dat sociaal ingevuld kan worden.

De heer Ramoudt merkt tevens op dat tegenover het begrip onthaasting een economische prijs staat. Voor bepaalde wegen is het terecht dat men de snelheid naar beneden brengt, maar voor andere niet. Men mag niet vergeten dat men tegelijkertijd ook de economische snelheid doet dalen. Hij is van mening dat een fundamentele hercategorisering van de wegen op zijn plaats is.

Voorts stelt hij dat, als men de parkeerplaatsen wil afbouwen, men tevens de link dient te leggen met de ruimtelijke ordening. De toegankelijkheid van stedelijke centra verminderen door het aantal parkeerplaatsen te verminderen of de parkeertarieven te verhogen, staat diametraal tegenover de aanpak van ruimtelijke ordening om de centra attractief te maken voor bewoning. Daarom is het essentieel dat de lokale overheden verplicht worden om een aantal parkings te voorzien voor de bewoners in stedelijke centra en op die manier perverse effecten te vermijden. Momenteel heffen bepaalde steden aan de kust immers al 150.000 frank belasting per ontbrekende garages en is het verboden om op de zeedijk garages te bouwen. Een ander pervers effect is dat het straatbeeld bestaat uit de ene garage na de andere wat de sociale controle belemmert en het uitzicht onaantrekkelijk maakt.

De heer Ramoudt stelt ook dat het niet duidelijk is hoe men de link gaat leggen met de federale overheid, die nog altijd de zeggingskracht heeft over belangrijke elementen zoals de boetes en de rijbewijzen. Het is dan ook belangrijk om daaraan meer aandacht te besteden. Voorts is de opleiding heel belangrijk. Voor alle deelnemers aan het verkeer gelden dezelfde regels. De minister van Onderwijs dient dan ook inspanningen te leveren om de verkeersregels in het leerplan op te nemen.

De heer Ramoudt merkt op dat het document geen aandacht besteedt aan de kost van het buitenslands transitverkeer van vrachtwagens op onze noord-zuid- en oost-westas : deze externe kost biedt Vlaanderen geen enkele toegevoegde waarde. Bepaalde ons omliggende landen hanteren een of andere vorm van taks om dat genre van trafiek te belasten of vaardigen maatregelen uit om het op bepaalde momenten te weren maar vaak gaat het om halfslachtige oplossingen. Zo verbiedt Frankrijk het vrachtwagenvervoer in het weekend, met uitzondering van verkeer naar België en van de havens. Vlaanderen zou aan dat transitverkeer meer aandacht moeten besteden.

De heer Dirk Holemans vindt het merkwaardig dat het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen een uitgebreide zoniet exhaustieve lijst van uit te voeren missing links met betrekking tot de spoorwegen bevat, toch een federale materie waar het Vlaamse Gewest geen of minder vat op heeft, terwijl een dergelijke, meer relevante, lijst voor De Lijn ontbreekt : het ontwerp bevat bijvoorbeeld niets over de nog te realiseren voorstedelijke tramnetten in Antwerpen en Gent.

In verband met het gebrek aan aandacht voor de transitfunctie vult de heer Holemans aan dat hij niets heeft gelezen over de impact van de ingebruikname van de Westerscheldetunnel, die de verkeersstromen in Vlaanderen toch sterk zal wijzigen.

De heer André Denys merkt op dat men in de beleidsaanbevelingen spreekt over compenserende maatregelen en ontsnipperingsmaatregelen. Hij wijst er op dat het beogen van de integratie van de verschillende doelstellingen niet tot compromissen leidt : de essentie mag niet uit het oog worden verloren. Hoe kan men bijvoorbeeld aan de inwoners van de gemeente Kruishoutem uitleggen dat er daar al wekenlang een discussie woedt over het aanleggen van ecotunnels om paden veilig te laten oversteken, terwijl er in de gemeente nog fietspaden ontbreken ? Dat begrijpen zelfs milieubewuste mensen niet.

De heer Robert Voorhamme acht het onmogelijk om alle facetten van dit veelomvattende en zeer grondig uitgewerkte document in een eerste ronde te bespreken. Hij feliciteert meteen de administratie en andere medewerkers.

Wat betreft de kritiek als zou het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen onvoldoende duidelijkheid creëren over het Europese en federale kader, wijst de heer Voorhamme er op dat men ook eens omgekeerd zou kunnen redeneren. Vlaanderen is de bijna bureaucratische uitvoerder aan het worden van wat op het Europese en het federale niveau wordt beslist.

De heer Voorhamme is het er mee eens dat het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen niet los kan gezien worden van een Europees mobiliteitsbeleid en de federale maatregelen die daarmee gepaard moeten gaan. Maar Vlaanderen moet zelf een visie op mobiliteit ontwikkelen en die terugkoppelen naar het Europese en het federale niveau. Nu zijn de Europese richtlijnen immers al te vaak gebaseerd op het grijze gemiddelde in Europa of, erger nog, op een aantal grote lidstaten en houden ze onvoldoende rekening met specifieke karakteristieken van zeer dichtbevolkte regio's als Vlaanderen, precies omdat Vlaanderen zijn problemen op een te weinig gestructureerde manier naar Europa heeft vertaald.

De verdeelsleutel tussen wat voor mobiliteit uit het federale en wat uit het Vlaamse budget moet komen, heeft de heer Voorhamme werkelijk verbaasd. Hij vindt die situatie onhoudbaar. Het betekent volgens hem wellicht dat Vlaanderen zich in

de toekomst nog meer zal moeten bemoeien met het federale niveau.

De heer Voorhamme vindt het uitstekend dat het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen nog eens extra de nadruk legt op het belang van het mobiliteitseffectenrapport. Heel veel van de fouten inzake ruimtelijke ordening in het verleden, hebben daarmee te maken dat dergelijke rapporten nooit consequent als instrument zijn gebruikt.

Inzake het parkeerbeleid waarschuwt de heer Voorhamme voor een te lineaire opvatting van het beperken van het aantal parkeergelegenheden : een selectieve beperking is nodig. Autobezit op zich is geen verderfelijke gegeven, wel een verkeerd autogebruik. Als Vlaanderen het wonen in de stadskernen wil bevorderen, moeten daar voldoende parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar zijn. Het parkeren van bezoekers aan de stad moet worden ontmoedigd, niet dat van de bewoners.

Er zal onvermijdelijk moeten worden gesleuteld aan de tijdsorganisatie in verband met werkactiviteiten. Een groot deel van de bevoegdheden terzake is wel federaal, met een eigen overlegcultuur in verband met arbeidsvoorwaarden. De tijdsorganisatie heeft belangrijke sociale repercussies : veel tijd doorbrengen in wachtljnsituaties leidt tot stress.

Thuiswerken wordt soms als een wondermiddel beschouwd. Nochtans zijn er heel wat negatieve aspecten aan verbonden. Zo kan de vermenging van de thuis- en de werksituatie tot stress leiden. Een alternatief kan zijn om af te stappen van vaste kantoorgebouwen. Door zich naar een kantoor begeven waar verschillende bedrijven werknemers tewerkstellen wordt de vermenging van thuis- en werksituatie vermeden. We moeten ervoor opletten dat de reorganisatie van de arbeidstijd er niet toe leidt dat bij tweeverdieners de vrije tijd van de ene en de werktijd van de andere te veel overlappen.

De mobiliteitsmodellen in verband met verkeersmanagement die tot nog toe gebruikt werden vertonen heel wat handicaps volgens de heer Voorhamme. Veel modellen hebben bijvoorbeeld alleen betrekking op de spitsuren. Spreker vraagt of hieraan gesleuteld wordt. Wat is de stand van zaken ?

De heer Voorhamme onderstreept dat het concept openbaar vervoer moet worden uitgebreid tot meer geïndividualiseerde vervoersmodi. Spreker pleit voor onderzoek naar de mogelijkheden van personenvervoer over het water. Onder meer voor

bepaalde verbindingen langs de Schelde zou dit een oplossing kunnen zijn.

Spreker wijst erop dat op het vlak van openbaar goederenvervoer een liberalisering zal worden opgedrongen door Europa. De geringe beladingsgraad van vrachtwagens is een gevolg van de toename van eigen vervoer ten nadele van vervoer door derden. Het beleid moet in dit verband de ondernemingen op hun verantwoordelijkheid wijzen.

Als gevolg van het fiscale beleid dat op federaal niveau gevoerd wordt zijn er vorig jaar meer personenwagens ingeschreven die geen eigendom zijn van de gebruiker, dan particuliere voertuigen. Het ligt voor de hand dat een werknemer die een bedrijfswagen krijgt niet langer gebruik maakt van het openbaar vervoer. De Vlaamse regering moet dit probleem aankaarten op de Vesoc-onderhandelingen.

De heer Voorhamme heeft in het mobiliteitsplan weinig teruggevonden over missing links en nieuwe wegeninfrastructuur. Hij heeft de indruk dat de budgetten nog te veel verdeeld worden volgens een wafelijzerpolitiek : elke provincie moet evenveel krijgen. De minister-president heeft in zijn regeringsverklaring beloofd dat elke provincie haar groot project krijgt. Kunnen dit soort uitspraken passen in een consequent en efficiënt mobiliteitsbeleid ? Hoe zit het met de objectieve criteria en de prioriteiten waarover deze commissie al uitgebreid vergaderd heeft ?

De heer Voorhamme stelt zich vragen bij sommige keuzes die gemaakt worden in verband met infrastructuurwerken. De aanleg van de A102 van Merksem naar Wommelgem wordt in het mobiliteitsplan bijvoorbeeld absoluut noodzakelijk genoemd. Spreker heeft daar zijn twijfels over.

Anderzijds ontbreekt de verbinding van de Liefkenshoektunnel naar de E17 in het mobiliteitsplan. Spreker vraagt hoe dat komt : omdat de verbinding niet is opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of omdat ze niet opportuun geacht wordt vanuit mobiliteitsoogpunt ? Bij de opstellers van het masterplan voor Antwerpen is nogal wat verwarring ontstaan omdat het verband met het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet duidelijk is.

3. Regeling van de werkzaamheden

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter stelt voor om opnieuw samen te komen op dinsdag 16 oktober tussen 14.00 en 17.30 uur. De vertegenwoordigers van de administratie zullen dan antwoorden

op de gestelde vragen, waarna de commissieleden opnieuw vragen kunnen stellen. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen zal eveneens behandeld worden tijdens de namiddagvergadering van dinsdag 23 oktober en eventueel tijdens de morgenvergadering van woensdag 24 oktober. De commissie stemt hiermee in.

Voorts meldt de commissievoorzitter dat de provincie Vlaams-Brabant vraagt naar een hoorzitting over het GEN. De heer Voorhamme stelt voor om daar een hoorzitting over te organiseren, maar niet binnen de bespreking van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De heren Denys en Decaluwe vragen hoe deze bespreking afgerond zal worden. Uiteindelijk bespreekt men een plan van de administratie en geen regeringsplan. De voorzitter durft zich daar nog niet definitief over uitspreken.

Eveneens op vraag van de heren Denys en Decaluwe zal de voorzitter een schema opstellen om dit ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen per doelstelling te bespreken.

III. VERGADERING VAN DINSDAG 16 OKTOBER 2001

Antwoorden van de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, en van de heer Keygnaert, directeur Mobiliteitscel (Departement Leefmilieu en Infrastructuur), op de vragen van de leden tijdens de vorige vergadering

De heer Desmyter deelt mee dat de bijlage met de macro-economische modellen en de financieringsmogelijkheden inmiddels klaar is en verspreid wordt onder de leden. Tevens is er een aangevulde versie van de bijlage met de beleidsaanbevelingen. Daaraan is nu namelijk een kolom met kosten toegevoegd.

Dezelfde heer Desmyter heeft de vragen van de leden thematisch gegroepeerd en stelt voor ze zo te presenteren. De eerste groep vragen betreft de milieueffecten van het mobiliteitsplan en de bijsturing ervan. Zo vroeg de heer Malcorps onder meer naar de relatie tussen het mobiliteitsplan en het strategisch effectenrapport. Welnu, op geregelde basis werd teruggekoppeld tussen beide plannen. Er werd dus wel degelijk mee rekening gehouden. Het is trouwens voor de eerste keer dat op dat niveau een plan-MER werd uitgewerkt. Het is niet

de bedoeling dat de mobiliteit drastisch wordt teruggeschoefd. Mobiliteit is immers belangrijk voor de menselijke interactie, zo stelt ook het Europese Witboek. Punt is wel dat de mobiliteit voortaan anders moet worden. Men wil daarnaast streven door middel van een wijziging van de modal split en de verbetering van de voertuigtechnologie.

De heer Malcorps had opgemerkt dat de prognoses niet positief waren, zelfs niet in het duurzame scenario. De heer Desmyter wijst erop dat voor het merendeel de emissiedoelstellingen wel worden gehaald, behoudens de CO₂ emissiedoelstellingen. Van een echt milieu duurzame mobiliteit zal pas sprake zijn wanneer de emissiedoelstellingen van het WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) worden gehaald (2030). In dat verband signaleert de spreker ook dat bepaalde aannames uit het rapport erg voorzichtig en zelfs behoudend zijn. Zo gaat men er niet van uit dat de bezettings- en beladingsgraad van (vracht)auto's toeneemt. Men is evenmin optimistisch met betrekking tot de CO₂-uitstoot. Die wordt begroot op 164 gram per kilometer, terwijl Europa bijvoorbeeld streeft naar 120 gram. Als dat laatste wel gehaald wordt, zit Vlaanderen bijna op het niveau van 1990.

De heren Sauwens, Decaluwe en Voorhamme hadden vragen bij de gehanteerde prognoses, zoals de verhouding tussen de modelaannee van 2 procent en de economische groeicijfers van 2,7 procent, en tussen de filekosten van 1,55 miljard frank en de 32 miljard frank die minister Van Mechelen naar voren schuift. Voorts informeerden zij naar het effect van de Westerscheldetunnel op de verkeersstromen, en naar de verbetering van de spitsuurmodellen.

Volgens de heer Desmyter is het groeipercentage van 2 procent, dat in de verkeersmodellen wordt gebruikt om de verkeersstromen te berekenen, geldig voor langetermijnberekeningen. Het houdt op realistische wijze rekening met de economische ups en downs. Met die 2 procent zit men dus goed. Het percentage van 2,7 procent komt vanwege het Federale Planbureau (cijfers begin juni 2001) en duidt de verwachte groei tot 2006 aan. Voor de berekening van de filekosten heeft men zich gebaseerd op de momenteel door het Verkeerscentrum van Antwerpen gemeten verliesuren op het hoofdwegenet. Die bedragen ongeveer 4,5 miljoen per jaar en worden vermenigvuldigd met 350 frank per uur. De spreker verwijst in dit verband naar figuur 14 op pagina 62. Daar kan men zien wat het verschil is tussen de Brusselse en de Antwerpse verliesuren. De door minister Van Mechelen gelanceerde raming van de filekosten gaat vermoedelijk uit van

een andere gehanteerde tijdshorizon of andere uitgangshypotheses.

Met het effect van de Westerscheldetunnel werd wel degelijk rekening gehouden in de verkeersmodellen. Wel moet men zich ervan bewust zijn dat die nieuwe infrastructuur door de Nederlanders niet bedoeld is als uitbreiding van het hoofdwegenet. Wel is het nodig dat de Vlamingen erover waken dat de verkeersdruk ook in werkelijkheid niet toeneemt. De modellen worden continu verbeterd. Op dit moment is er sprake van een piekruurmodel, maar er werd reeds een verkennende studie uitgevoerd om de spitsuurmodellen uit te breiden tot een dagmodel. Ondertussen werden ook de mogelijkheden verkend van kleinschalige dynamische modellen.

Wat de stelling betreft dat de mobiliteitsproblematiek niet zo erg is als in de Randstad of in het Ruhrgebied, wordt verwezen naar twee studies. Een eerste studie werd uitgevoerd door INRO-TNO te Delft. Daarbij werd de mobiliteitsituatie vergeleken in de Randstad, het Ruhrgebied en de stedendriehoek Antwerpen, Brussel en Gent. Uit de studie blijkt dat de autosnelwegen in de Randstad meer gebruikt worden dan in de stedendriehoek. Zo verwerkt in de Randstad 23 procent van het autosnelwegennet meer dan 20.000 voertuigen per strook per dag. Dat percentage bedraagt 12 procent voor het Ruhrgebied en slechts op 5 procent in het ABG-gebied.

Een tweede studie is het witboek "Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen". Daaruit blijkt dat de gemiddelde externe kosten van congestie uitgedrukt in euro per 1000 reizigers-km en ton-km beduidend hoger liggen in Nederland, Duitsland en Zwitserland dan in België (zie pagina 130 in de studie).

De heer Sauwens vroeg verduidelijking over een aantal zaken. Met de stelling dat men het volume wil beperken door het aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden terug te dringen, wordt alleen bedoeld dat een volumebeleid gevoerd kan worden door in te grijpen op de verplaatsingsmogelijkheden, bijvoorbeeld het bemoeilijken van de autoverplaatsingen of van het autobezit, of door in te grijpen op de prijs van het vervoer.

De stelling dat de men de (auto)mobiliteit om sociale redenen met de nodige omzichtigheid dient te benaderen, heeft te maken met de vaststelling dat mensen zich niet zonder motief verplaatsen maar wel om economische, sociale en recreatieve rede-

nen. Dat blijkt uit een verplaatsingsonderzoek in Vlaanderen, dat recent werd geactualiseerd.

Gezien het feit dat het openbaar vervoer in de huidige situatie nog niet uitgebouwd is als volwaardig alternatief van de wagen, moet voorzichtig omgesprongen worden met maatregelen die de mobiliteit willen beperken. Men dient dan ook eerst een goed inzicht te verwerven in de economische en sociale gevolgen van deze maatregel.

In het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen staat de bepaling dat men de impact op het gezinsbudget wil inperken door te zoeken naar aantrekkelijke vormen van collectief wagenbezit of -gebruik. Momenteel is het gebruik van de auto vaak een noodzaak bij het maken van sommige verplaatsingen. Omdat de aankoop van een wagen of van een tweede auto voor bepaalde mensen een heel belangrijke uitgave is in relatie tot hun inkomen, is het logisch dat naast de uitbouw van collectieve systemen er ook gezocht wordt naar alternatieven zoals carsharing of carrenting. Alleen op die manier kan men het recht op mobiliteit voor iedereen waarborgen.

De vaststelling dat de groei van het budget besteed aan mobiliteit maar half zo snel gaat als de inkomensstijging heeft te maken met het feit dat de kostprijs per gereden kilometer daalt omwille van de stijging van het besteedbaar inkomen en een verhoging van de energie-efficiëntie van de wagens.

In het duurzame scenario wordt een verschuiving van het autoverkeer naar het openbaar vervoer verondersteld, waardoor het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split stijgt van 16 tot 19 procent. Om dat te bereiken, worden tal van maatregelen genomen die de kwaliteit van het openbaar vervoer moeten verhogen zoals een verhoogd aanbod en frequentie, betere aansluiting tussen de lijnen en tussen de dienstverlening van De Lijn en de NMBS, het invoeren van gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen, het invoeren van het derdebetalerssysteem, een verbeterde doorstroming enzovoort.

In het nationale Verkeers- en Vervoersplan van Nederland wordt een gemiddelde snelheid van 60 km/u op de snelwegen vooropgesteld. Een vergelijkbare doelstelling in het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen betreft het sterk verminderen van het aantal verliesuren. Op middellange termijn is het de bedoeling om het aantal verliesuren te beperken tot maximum 5 procent van het totaal aantal gereden voertuiguren voor een gemiddelde werk-

dag en voor hetzelfde gebied. Dat betekent dat de gemiddelde snelheid 95 km/u bedraagt op het hoofdwegenet, berekend voor een gemiddelde werkdag van 6 tot 22 uur. De doelstelling in het nationale Verkeers- en Vervoersplan moet evenwel genuanceerd worden. Er wordt immers alleen gesteld dat 60 km/u een toetscriterium is. Als men vaststelt dat men op een bepaalde hoofdweg of hoofdwegvak die snelheid niet haalt, dan is dat de aanleiding tot het doen van een verkenning. De bevoegde diensten doen dan een onderzoek naar de aard van het knelpunt en naar de meest efficiënte oplossing ervan. Dat impliceert niet noodzakelijk dat er in de toekomst een snelheid van 60 km/u gegarandeerd zal worden tijdens de piekuren.

Voorts waren er heel wat vragen over de financiering van het mobiliteitsplan. De vraag is hoe het ontwerp-Mobiliteitsplan betaald zal worden. De inkomsten zijn immers niet van Vlaanderen. De economische baten vloeien niet terug naar de overheid die alle kosten draagt. Ook werd meer duiding gevraagd over de aard van de kosten, met name 420 miljard frank (investeringen, exploitatiekosten, aanwervingen enzovoort). Veel leden stelden tevens dat er nog veel onduidelijkheden zijn op budgettair vlak. De vraag is hoe de missing links gefinancierd zullen worden. Voorts werd opgemerkt dat het element tolheffing niet terug te vinden is in het ontwerp. Tol is nochtans noodzakelijk voor PPS. Ten slotte is men verbaasd over het feit dat drievierde van de kosten van het ontwerp-Mobiliteitsplan gedragen moeten worden door de federale overheid.

In de bijlage "Nota macro-economische toetsing" werd aan de hand van een economisch rekenmodel een verkennende toetsing gedaan. De berekende uitgaven zijn van alle overheden samen. Dat geldt ook voor de inkomsten (eventueel ook van de privé-sector). De totale meerkosten voor de periode 2002-2010 belopen 420 miljard frank : 215 miljard frank extra investeringskosten en 205 miljard frank bijkomende subsidiëringkosten door de overheid voor een hoger aanbod aan openbaar vervoer, waarvan de exploitatie gebeurt door de NMBS en De Lijn. Voor ongeveer 25 procent van de extra kosten is de Vlaamse overheid verantwoordelijk : 62 miljard frank extra investeringen (versnelde uitvoering van de missing links, wegen en waterwegen, en van de voorstedelijke netten van De Lijn) en 43 miljard frank extra subsidie voor De Lijn voor de volledige uitvoering van basismobiliteit en netmanagement.

De heer Desmyter herhaalt dat er 420 miljard frank meer nodig is voor het duurzame scenario

dan voor het trendscenario. Hij herinnert eraan dat het trendscenario inhoudt dat men de huidige jaarlijkse budgetten aanhoudt. Het duurzaam scenario betekent onder meer dat men de missing links sneller kan realiseren en dat er meer middelen kunnen besteed worden voor openbaar vervoer en goederentransport via alternatieve modi. Na een vraag van de heer Malcorps zegt hij dat de geplande spoorweginvesteringen voor de volgende 10 tot 15 jaar in het trendscenario zitten.

De heer Keygnaert stelt dat er gekeken is naar het gewenste kwaliteitsniveau van de spoorwegen : onder meer de realisatie van het IC-plusnet en het stedelijke net rond Brussel en Antwerpen. Het trendscenario is gebaseerd op het lopende investeringsprogramma van de spoorwegen. Bij het duurzaam scenario is dus gekeken naar bijkomende maatregelen voor personen- en vrachtvervoer. De meerkost van deze maatregelen ten opzichte van het trendscenario is dan berekend. Een deel van deze kosten staan waarschijnlijk al in het spoorwegakkoord. De opmerking van de heer Malcorps dat de 100 miljard frank van Vlaanderen extra middelen zijn maar dat de 320 miljard frank federale middelen mogelijk al in andere lopende investeringen vervat zijn, wordt verder onderzocht.

De heer Desmyter zal nog nagaan welke investeringen van het spoorplan in welk scenario thuishoren. Van de 420 miljard frank extra middelen zijn 300 miljard frank ten laste van de federale overheid ; 153 miljard frank zijn extra investeringen in de spoorwegen. Dat is minder dan het Vlaamse deel van het totale investeringsprogramma voor de komende 12 jaar bij de spoorwegen. Waarschijnlijk gaat het dus om extra middelen ten opzichte van het twaalfjarenplan van de spoorwegen. De Liefkenshoekspoortunnel bijvoorbeeld staat niet in het investeringsprogramma van de NMBS. De heer Denys vat samen dat er een nota komt van de administratie waarin staat welk onderdeel van het investeringsprogramma onder welk scenario valt en waarin aangegeven staat welke projecten van het mobiliteitsplan nog ontbreken.

Er wordt door de heer Desmyter bevestigd dat het gaat over kostenramingen met als referentiejaar 2001, die vanaf 2002 in de begroting zullen opgenomen worden. De heer Keygnaert stelt dat de cijfers voor openbaar vervoer en De Lijn gebaseerd zijn op de berekeningen van de regering voor het voorzien in basismobiliteit en de gewenste kwaliteit van de dienstverlening uit het mobiliteitsplan. Bij het berekenen van de meerkost houdt men dus rekening met het garanderen van basismobiliteit maar

ook met netmanagement en de integratie van beide.

De heer Desmyter zegt dat tegenover de meerkost van 420 miljard frank een nut staat dat ten goede komt van de overheid maar ook van de burger. Uit het rekenmodel blijkt dat de totale welvaartsbaten ten gevolge van een betere bereikbaarheid tot 2010 678 miljard frank zou bedragen. Als men rekening houdt met de kosten, gaat het om een maatschappelijke meerwaarde van 258 miljard frank. In de opeenvolgende beleidsnota's zal er dan een gedetailleerd budgettair plan staan. In het Ontwerp Mobiliteitsplan heeft men eerst de doelstellingen opgesteld en hieraan een gewenst resultaat verbonden. Daarna is gepoogd de globale financiële consequenties van de maatregelen in te schatten. Daaruit zijn bovennoemde kosten voortgevloeid. Nu moet onder meer via dit debat nagegaan worden of de maatregelen relevant zijn en budgettair haalbaar. Pas dan kunnen de budgetten bepaald worden.

In het mobiliteitsplan wordt voorgesteld om de tol in de Liefkenshoekstunnel af te schaffen. Na de studie over het masterplan van Antwerpen kan bepaald worden of er gebruikersrechten moeten gevorderd worden voor de Oosterweelverbinding.

De heer Denys wil weten hoeveel de procentuele stijging van de subsidies uit de begroting, momenteel berekend op 43 miljard frank, zal zijn. Het gaat over middelen gespreid van 2002 tot 2010, dus over 9 begrotingsjaren. De minister stelt dat rekening moet gehouden worden met de actualisatie van de bedragen en wijst erop dat deze middelen altijd recurrent zijn. Uiteindelijk gaat het niet over onoverkomelijke bedragen. De heer Keygnaert kent de procentuele stijging niet, maar zegt dat het gaat over kosten gebaseerd op referentiejaar 2001, en dat het budgettair niveau met ongeveer 5 miljard frank zal stijgen tegen 2010.

Volgens de heer Jan Verfaillie zullen de budgettaire gevolgen vooral tijdens de volgende kabinetsperiode voelbaar zijn. Minister Steve Stevaert ontkent dat.

De heer Desmyter antwoordt vervolgens op de verschillende vragen over het prijsbeleid. Hij verwijst eerst en vooral naar de cijfers op bladzijde 95 van het ontwerp van Mobiliteitsplan. Binnen een duurzame ontwikkeling zou de eindverbruiker verantwoordelijk moeten zijn voor alle kosten, maar er zijn een aantal belangrijke randvoorwaarden. Zo is Vlaanderen geen eiland waardoor deze maatregel zou kunnen leiden tot concurrentievervalsing.

Eventuele sociale gevolgen mogen evenmin over het hoofd gezien worden. Iedereen heeft immers recht op mobiliteit. Ten slotte kunnen de kosten ook afgewenteld worden : bijvoorbeeld door gebruik te maken van een bedrijfswagen.

In Nederland heeft men vroeger al vaker aangekondigd het rekeningrijden te gaan invoeren, maar verandert men stilaan van gedacht. Er is al lang geen sprake meer van lokale tolpoorten rond de Randstad of rond enkele andere steden. Men wil enkel en alleen nog in samenwerking met Duitsland een kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren. In Duitsland heeft men terzake al een wet goedgekeurd. Men wil het systeem in het jaar 2003 testen. De spreker stelt voor om de ontwikkelingen in de Europese Unie in het algemeen en in Nederland en Duitsland in het bijzonder van nabij te volgen om er vervolgens gepast op te reageren. De kilometerheffing voor het autoverkeer beschouwt hij als een mogelijkheid, zij het niet tijdens de eerste planperiode ook al evolueert de technologie snel. Voor wat accijnzen op brandstof betreft, stelt hij voor de Europese richtlijn terzake te ondersteunen.

Volgens de heer Johan Malcorps kunnen tol en kilometerheffing niet gecombineerd worden. Hij baseert zich op een document van Febetra. De heer Keygnaert verwijst naar de huidige Europese richtlijn die beide mogelijkheden wel toelaat : lokaal en omwille van verkeersregulering kan extra tol geheven worden. De heer Jul Van Aperen, dienstdoend voorzitter verduidelijkt dat voor een welbepaald infrastructuurwerk – en dus niet voor alle Vlaamse wegen – extra tol geheven kan worden. Volgens minister Stevaert kan tol gecombineerd worden met een kilometerheffing. Rekeningrijden echter niet.

De heer Malcorps citeert uit de richtlijn : tol en gebruiksrechten mogen niet tegelijkertijd en voor hetzelfde traject geheven worden. De lidstaten mogen wel tol heffen voor bruggen, tunnels en bergpassen op een traject waarop gebruiksrechten worden geheven. Een Oosterweeltunnel of -brug is dus mogelijk. De stelling van Febetra was dus niet correct.

De heer Desmyter antwoordt vervolgens op alle vragen over de internationale context. Hij verzekert de commissieleden dat iedereen die aan het ontwerp van Mobiliteitsplan heeft meegewerkt perfect op de hoogte is van wat zich rondom ons afspeelt. Men beschikte al over het Europese Witboek rond Transportbeleid ook al was het nog niet volledig afgewerkt. In dat Witboek worden teksten bijeengebracht over verschillende deelaspecten. De

gelijkenissen zijn treffend zowel qua visie (mobiliteitsgroei) als qua strategie (de modale verschuiving en het prijsbeleid). Ten slotte heeft men zich ook gebaseerd op OESO- en VN-rapporten.

Mobiliteit is de motor van de samenleving en een voorwaarde voor economische groei, werkgelegenheid en welvaart. Het laat het individu toe zich te integreren in de samenleving. Het huidige vervoerssysteem kan en moet evenwel beter en duurzamer georganiseerd worden.

Het ontwerp van Mobiliteitsplan overstijgt de bevoegdheden van het Vlaams Gewest. Zo zou het noodzakelijke budget voor 75 procent van het federale niveau moeten komen. Er moet dus minstens overlegd worden met de federale overheid. Dat kan op politiek niveau gebeuren op de interministeriële conferentie voor Transport en Telecommunicatie. De contacten tussen de federale administratie en het Vlaams Gewest nemen ook toe. Zo hebben de bevoegde federale, Waalse, Brusselse en Vlaamse secretarissen-generaal een samenwerkingsakkoord ondertekend. De komende weken organiseert de Vlaamse administratie een toelichtingsvergadering voor het federale niveau om na te gaan welke Vlaamse beleidsaccenten conform zijn met de federale. Het Vlaams Gewest wil een bijdrage leveren tot het federale mobiliteitsplan. Ten slotte meldt de spreker dat de NMBS volwaardig en actief deel uitmaakte van de stuurgroep.

Havens spelen enerzijds een belangrijke rol binnen het mobiliteitsbeleid, maar anderzijds overtreffen ze het mobiliteitsbeleid. Het havenbeleid omvat naast een economisch onderdeel ook een sociaal en een ruimtelijk en daarom is eigenlijk een afzonderlijke strategisch plan vereist. Dat plan kan van pas komen tijdens de evaluatie van het ontwerp van Mobiliteitsplan. Bij het opmaken van het ontwerp van Mobiliteitsplan werd wel rekening gehouden met de verwachte de havenontwikkeling.

Wat met het vrachtverkeer op secundaire wegen en met de vermenging van lokaal en internationaal verkeer ? Met de categorisering van het wegennet wordt voorrang gegeven aan het hoofdwegennet voor goederentransport. De toevoerwegen voor het hoofdwegennet kunnen niet exclusief voor het goederentransport voorbehouden worden. Vermenging is hier onvermijdelijk. De categorisering in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kan veel structurele problemen in verband met de rolverdeling binnen het wegennet uit de wereld helpen. Lokale en specifieke problemen moeten in het kader van een lokaal mobiliteitsplan worden uitgeklaard.

De liberalisering van het goederentransport heeft volgens de spreker bijgedragen tot een ondersteuning van de modal shift naar binnenvaart en spoorvervoer.

De heer Didier Ramoudt vraagt of bij het opstellen van het ontwerp van mobiliteitsplan rekening werd gehouden met de problemen die er nog altijd bestaan in verband met slibverwerking. Veel kanalen zijn daardoor op korte termijn onbevaarbaar. De heer Desmyter antwoordt dat er in het budget rekening gehouden werd met het structurele onderhoud. Ook zuivere kanalen behoren daartoe. Het is belangrijk om het slib te verwijderen om veiligheidsredenen, maar ook om ecologische redenen. Het slib in de kanalen is immers vaak verontreinigd. In de loop der jaren werd een groot historisch passief opgebouwd. Er doen zich daarbij verschillende problemen voor : op financieel vlak, maar ook op ecologisch vlak (een kosten-batenanalyse is nodig) en op ruimtelijk vlak. Het is niet eenvoudig om plaatsen te vinden waar het slib kan worden gestort.

De heer Didier Ramoudt onderstreept dat het van groot belang is om uit te gaan van de werkelijke situatie. Als gevolg van problemen met bijvoorbeeld infrastructuur en slibverwerking zullen bepaalde prognoses moeten worden bijgesteld. De heer Desmyter geeft dat toe : de problematiek is bijzonder complex. Een belangrijk probleem hierbij is de zeer ingewikkelde regelgeving. De meeste regels zijn in Vlaanderen geïntroduceerd in uitvoering van Europese richtlijnen. De materie is zeer ingewikkeld en wordt geregeld aangepast. Het is niet altijd evident om altijd te weten welke regel moet worden nageleefd. De grote complexiteit van deze materie bemoeilijkt de modal shift naar de binnenvaart.

De heer Jul Van Aperen, dienstdoend voorzitter stelt vast dat nog heel wat problemen niet uitgeklaard zijn, onder andere de lokalisering van het slib. Is het wel mogelijk om een kostprijs te ramen als dit soort gegevens nog niet bekend zijn ? De heer Desmyter antwoordt dat door verschillende diensten van de Vlaamse Gemeenschap al uitgebreide rapporten werden opgesteld over het volume slib, de lokalisering en de kostprijs. Er is dus al een duidelijke indicatie over de kostprijs. Anderzijds zijn bepaalde vragen nog niet opgelost : waar moet het slib naartoe en hoe zit het met de centen ? De heer Jul Van Aperen vraagt of hiermee al rekening gehouden werd bij het opstellen van het ontwerp van mobiliteitsplan. De heer Keynaert verwijst naar de bijlage bij de binnenvaartnota : er werd doelgericht nagegaan wat de assen zijn

waarop meer transport langs de binnenvaart mogelijk is en wat de knelpunten zijn en de kostprijs. De heer Desmyter beklemtoont dat de infrastructuurwerken duurder uitvallen dan aanvankelijk werd verwacht als gevolg van de terechte bekommernis voor het milieu.

De heer Desmyter beantwoordt vervolgens de vragen in verband met de sociale dimensie van de mobiliteit. De heer Sauwens vroeg zich af of de relatie tussen mobiliteit en inkomen zoals die blijkt uit het ontwerp van mobiliteitsplan wel voldoende gefundeerd is. De spreker meent dat dat wel degelijk het geval is : een en ander werd statistisch onderzocht. Het onderzoek was gericht op het grootstedelijk gebied Antwerpen omdat de inkomensverschillen in een grote stad nu eenmaal het grootst zijn. Het onderzoek had echter eveneens betrekking op het gebied Hasselt-Genk. Het wagenbezit bij de laagste inkomensgroep was daar wel iets hoger, maar dat heeft ongetwijfeld te maken met het landelijk karakter van de streek ; in meer stedelijke gebieden is het openbaar vervoer nu eenmaal beter uitgebouwd. De relatie tussen mobiliteit en inkomen werd bevestigd door de ondervraging van de focusgroep.

De heer Sauwens wees erop dat drie vierde van de personen uit de laagste inkomensgroep niet beroepsactief zijn. Het is belangrijk om voor ogen te houden dat het daarbij niet altijd gaat om gepensioneerden, maar ook om werklozen en mensen met een vervangingsinkomen. Uit bijkomend onderzoek is gebleken dat er een verband bestaat tussen werkloosheid en een geringe uitbouw van het openbaar vervoer. Uit de bevraging van de focusgroep is gebleken dat werklozen soms werk weigeren als gevolg van geringe verplaatsingsmogelijkheden. De heer Sauwens verwees ook naar een Nederlandse studie : de heer Desmyter heeft de Nederlandse situatie niet onderzocht. Uit de Vlaamse gegevens blijkt echter zeer duidelijk dat er een verband bestaat tussen mobiliteit en inkomensklasse.

De heer Desmyter zegt dat het aangewezen is om in het kader van Vesoc overleg te plegen met de sociale partners over de reorganisatie van de werktijd. Hij wijst er ook op dat de bestaande infrastructuur maximaal benut moet worden : dat kan onder meer gerealiseerd worden door de piekmomenten uit te vlakken.

Op de vraag van de heer Ramoudt over de economische kostprijs van lagere rijsnelheden antwoordt de heer Desmyter dat deze maatregel geen negatieve economische consequenties heeft. De heer Ramoudt betwijfelt deze stelling en doet daarvoor

een beroep op een economisch voorbeeld : een auto kan op een weg met als toegelaten snelheid 70 kilometer per uur, op één uur tijd 70 kilometer afleggen ; als de snelheid wordt verlaagd tot 50 kilometer per uur, heeft hij voor dezelfde afstand 1 uur en 24 minuten nodig. Volgens de heer Ramoudt levert dat toch duidelijk een economische meerprijs op. De heer Desmyter wijst erop dat dit theoretisch klopt, maar dat een verlaging van de rijsnelheden in de realiteit ook positieve gevolgen heeft, waardoor de kosten-batenanalyse positief is. Zo verbetert de bereikbaarheid : elke openbare weg heeft een bepaalde capaciteit, die wordt verhoogd door de invoering van een gelijkmatigere snelheid. Hij vermeldt als voorbeeld het blokrijden in drukke periodes. Bovendien komt een lagere snelheid de verkeersveiligheid ten goede. De heer Ramoudt erkent dat verkeersveiligheid belangrijk is, maar vraagt of een hercategoriseren van de wegen geen betere oplossing is dan een lineaire verlaging van de snelheid. Minister Stevaert antwoordt hem dat de wegen worden gehercategoriseerd, maar dat dat meestal neerkomt op een verlaging van de snelheid. Try-outs tonen aan dat een verlaging van de snelheid een hogere gemiddelde snelheid oplevert dankzij een verbetering van de doorstroomcapaciteit. De minister wijst erop dat trager rijden bovendien zorgt voor een lager energieverbruik, minder uitstoot en minder congestie, terwijl de veiligheid en de oversteekbaarheid verbeteren. De heer Keygnaert voegt hier nog aan toe dat de heer Ramoudt in zijn voorbeeld enkel rekening houdt met de snelheid op een wegvak , terwijl de gemiddelde snelheid vooral wordt bepaald door het aantal knooppunten op het traject.

Voor de vragen over het personenvervoer over het water verwijst de heer Desmyter naar de proefprojecten op het zeekanaal tussen de Schelde en Brussel. Deze projecten worden volgend voorjaar geëvalueerd.

Vervolgens gaat de heer Desmyter in op de vragen van de heren Denys, Ramoudt en Holemans over de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer. Hij erkent dat de interne organisatie van de NMBS en De Lijn niet expliciet worden behandeld in het plan. Hij verwijst naar de doelstellingen op het vlak van het te verwerven marktaandeel en de kwaliteit van het aanbod, en wijst erop dat de beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse Gemeenschap rekening moet houden met de in het mobiliteitsplan verwoorde doelstellingen. Hij geeft toe dat dit voor de NMBS wat moeilijker ligt, maar zegt dat de Vlaamse Gemeenschap haar verantwoordelijkheid moet opnemen in het overleg met de federale overheid over het federale samenwer-

kingsakkoord met de NMBS. De heer Desmyter vermeldt ook de Europese richtlijnen over dit onderwerp.

Wat de liberalisering betreft, beaamt de heer Desmyter dat De Lijn een aantal lijnen verpacht. Hij vertelt dat hierbij wordt gestreefd naar een verhouding van 50 procent verpachte lijnen.

Op de opmerking dat de lijst van investeringen van de NMBS wel terug te vinden is in het plan, maar de lijst van investeringen van De Lijn niet, antwoordt de heer Desmyter dat De Lijn de vooropgestelde kwaliteitsnormen op het vlak van basis-mobiliteit en netmanagement moet halen, en dat er eventueel aanpassingen moeten worden doorgevoerd om de ambities van het ontwerp van mobiliteitsplan te halen.

De heer Ramoudt merkt op dat mensen ervan worden overtuigd meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, maar dat stakingen dan wel roet in het eten kunnen gooien. Hij vraagt zich af hoe dit kan worden opgevangen, zonder daarom te raken aan het stakingsrecht van de vakbonden. Hij is echter van mening dat het recht op vervoer ook bestaat.

De heer Desmyter merkt op dat het maatschappelijke probleem van een kleine groep stakers die enorme problemen veroorzaakt voor een grote groep weggebruikers niet beperkt is tot het openbaar vervoer. Hij verwijst naar de staking van de vrachtwagenchauffeurs enige tijd geleden. De heer Ramoudt repliceert dat de personen die nu getroffen worden geen alternatief voor het openbaar vervoer hebben. Minister Stevaert wijst erop dat de NMBS geen Vlaamse bevoegdheid is. Het stakingsrecht is een algemeen probleem dat tal van sectoren kan treffen. Verder wijst de minister erop dat het openbaar vervoer nooit de files zal oplossen maar zonder openbaar vervoer zitten we zeker in de file.

Op de vragen van de heren Ramoudt en Voorhamme in verband met parkeerplaatsen voor bewoners in stedelijke centra antwoordt de heer Desmyter dat in het ontwerp van mobiliteitsplan een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen bewoners-parkeren en parkeren voor forensen. Het mobiliteitsplan heeft het vooral gemunt op de vele honderden parkeerplaatsen die overal ingenomen worden voor het woon-werkverkeer. Dat zorgt voor heel wat overlast voor de bewoners. De heer Ramoudt merkt op dat lokale overheden moeten sensibiliseerd worden.

De heer Desmyter treedt de opmerking van de heer Ramoudt over de opname van verkeersregels in het leerplan bij : rijgedrag heeft veel te maken met opvoeding en cultuur en de basis daarvan moet gelegd worden in het onderwijs.

De heer Denys bracht het thema aan van de compenserende maatregelen en de ontsnipperingsmaatregelen. Hij verwees daarbij naar de aanleg van de paddentunnels in Kruishoutem. Volgens de heer Desmyter is het geen kwestie van keuzes : zowel fietsmaatregelen als ontsnipperingsmaatregelen zijn belangrijk. In Kruishoutem was er vooral sprake van een gebrek aan communicatie. Minister Stevaert preciseert dat het bord van de Vlaamse overheid voor die specifieke infrastructuurwerken vermeldde : "Paddentunnels. Kostprijs : 9 miljoen frank". In feite heeft de heraanleg van de weg 9 miljoen frank gekost en de buizen voor de paddentunnels die tegelijkertijd werden gestoken een paar honderdduizenden frank. Als de burgemeester een mobiliteitsplan indient, kan de aanleg van fietspaden langs deze weg overigens volledig gesubsidieerd worden. De voorzitter wijst erop dat het belangrijk is op de bewuste borden duidelijk de kost van elk specifiek onderdeel van de infrastructuurwerken te vermelden.

De heer Voorhamme heeft ook een opmerking gemaakt over de geringe beladingsgraad van vrachtwagens ten gevolge van een toename van het eigen vervoer. Volgens de heer Desmyter is het probleem niet een conflict tussen het eigen vervoer en vervoer door derden maar de geringe beladingsgraad van vrachtwagens die zorgen voor de distributie. Heel wat bedrijven hebben hun vracht al toevertrouwd aan derden. Maar in de distributiesector is dat niet evident om te komen tot een beladingsgraad die vergelijkbaar is met deze uit het internationaal goederenvervoer. Er moet over nagedacht worden hoe de beladingsgraad in de distributieketen verhoogd kan worden. De heer Ramoudt stipt ook het probleem van het lege transitverkeer aan.

Zoals de heer Voorhamme heeft gevraagd, zal het probleem inzake bedrijfswagens aangekaart moeten worden bij het Vesoc-overleg.

De heer Voorhamme heeft ook een aantal vragen gesteld over de relatie tussen het ontwerp van mobiliteitsplan en het masterplan voor Antwerpen. Volgens de heer Desmyter past het masterplan in het grootstedelijk mobiliteitsplan Antwerpen dat nu volop in uitvoering is en dat is afgestemd op het ontwerp voor mobiliteitsplan. In de aanleg van de A102 is voorzien in het RSV. De aanleg is ook opgenomen in het ontwerp voor mobiliteitsplan. Uit

de modelberekening blijkt dat deze verbinding weinig verkeer aantrekt. De opportuniteit voor de aanleg van deze verbinding dient uitgeklaard te worden binnen het Masterplan Antwerpen. In de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 is niet voorzien in het RSV. Daar is geen rekening mee gehouden. Uit de simulaties met de multimodale verkeersmodellen is gebleken dat de realisatie van die verbinding geen wezenlijke oplossing zou geven aan het mobiliteitsprobleem van Antwerpen. Volgens de heer Marc Cordeel staat er nu al een file tot in Haasdonk, men schuift aan tot aan de Kennedytunnel en dan zou men nog eens zes kilometer moeten omrijden om de Liefkenshoektunnel te bereiken. De link van de E17 met de Liefkenshoektunnel zou al een oplossing betekenen voor het vrachtvervoer naar Nederland. De heer Van Aperen bevestigt dat : omdat er vanuit de Liefkenshoektunnel geen aansluiting bestaat, neemt Nederland geen enkel initiatief om, vanaf Dordrecht, aan te geven dat er een alternatieve weg is : de A12. De heer Van Aperen wijst er bovendien op dat de aanleg van het Deurganckdok bijkomende trafiek zal teweeg brengen, terwijl er niet in wegenontsluiting voorzien is. Men zal een groot deel van de bijkomende trafiek via het water of het spoor trachten te vervoeren. Maar dan is ook de Liefkenshoekspoortunnel noodzakelijk. Op Linkeroever wordt dus supplementaire vracht aangetrokken waarvoor er eigenlijk geen uitvalswegen zijn. Een toekomstplan voor een duurzame mobiliteit moet ook met bijkomende trafiek rekening houden.

De heer Cordeel meent dat zulks ook de goedkoopste oplossing zou zijn.

De heer Malcorps zegt dat deze discussie al vaak gevoerd werd en wellicht nog vaak zal worden gevoerd. In het kader van het masterplan Antwerpen en van het RSV werd een consensus bereikt over het geheel : het personenverkeer en het vrachtverkeer, de stad en de haven. Blijkbaar waren er andere prioriteiten. Als men die consensus telkens opnieuw betwijfelt, kan er geen vooruitgang geboekt worden.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter wijst erop dat dat op lange termijn toch belangrijk kan zijn.

De heer Cordeel betreurt het dat er geen West-Vlamingen of Waaslanders in die discussie betrokken werden. Het Waasland ligt in de economische driehoek Antwerpen-Brussel-Gent en het verkeer slibt er volledig dicht. Hij stelt dat de Waaslanders nu in de kou blijven staan. De heer Malcorps stelt dat niet alle Waaslanders er zo over denken.

Minister Stevaert bevestigt dat. Hij spreekt zich niet uit voor één van beide standpunten. Hij meent dat er eerst wetenschappelijk onderzoek nodig is en dat men daarbij alle elementen moet samenbrengen. Er zijn namelijk nog andere werken aan de gang, onder meer aan de R4. Daarna moet men dan de knopen doorhakken. Het is volgens hem niet mogelijk om deze discussie ten gronde te voeren in deze commissie.

De heer Desmyter antwoordt op de vraag van de heer Malcorps. Deze had de indruk dat er te veel nadruk gelegd wordt op de realisatie van de missing links en dat er inzake openbaar vervoer alleen een voortzetting is van het huidige beleid. Er wordt integendeel fors geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Het aanbod van De Lijn zal stijgen met 52 procent en dat van de NMBS met 66 procent. Van het bedrag van 420 miljard frank gaat slechts een klein gedeelte naar de missing links. Aan Vlaamse kant is er in een bedrag van 62 miljard frank voorzien voor de versnelde uitvoering van de investeringen in wegen, waterwegen en voorstedelijke netten van De Lijn.

Op de vraag van de heer Sauwens over het transitverkeer en de capaciteitsproblemen op het spoor antwoordt hij dat hij niet op de hoogte is van capaciteitsproblemen die veroorzaakt zouden zijn door het transitverkeer. Hij vraagt wel dat de heer Sauwens hem de problemen zou melden waarvan hij eventueel weet zou hebben.

Hij gaat nog even in op de opmerkingen over het transitverkeer dat op onze wegen rijdt zonder ervoor te betalen. Er zou met de buurlanden overleg gepleegd kunnen worden over de verdelingen van de kosten. Tot nu toe gaat men inzake transport evenwel uit van het territorialiteitsbeginsel. Dat is trouwens ook het principe van de bevoegdheidsverdeling tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië.

Men weet waar deze discussie begint, maar niet waar ze eindigt.

Hij meent dat de vragen van vorige week daarmee beantwoord zijn. Hij wil nog ingaan op de bijkomende vragen en over de investeringswerken bij het spoor.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter zegt dat na deze tweede vragenronde de tekst hoofdstuk per hoofdstuk zal besproken worden.

De heer Malcorps verwijst naar het nieuwe overzicht van de beleidsdoelstellingen. Er werden dozen geformuleerd op korte, middellange en lange

termijn en hij vermoedt dat men daarmee bedoelt voor 2005, tussen 2005 en 2010 en na 2010. Hij stelt vast dat er op lange termijn alleen sprake is van investeringen in waterwerken : de verbreding van het Albertkanaal en de realisatie van de ringvaart in Kortrijk.

De heer Desmyter voegt eraan toe dat er al gesproken wordt van de korte termijn wanneer er voor 2005 een studie gestart wordt voor werken die pas na 2010 gerealiseerd kunnen worden.

De heer Verfaillie werpt op dat de minister steeds spreekt over verkeersintensiteit, maar dat de snelheidscontroles essentieel zijn. Zowel de federale als de Vlaamse regering leggen daarover verklaringen af. Hij stelt dat de maatregelen van de lokale besturen om de snelheid te matigen en om snelheidscontroles uit te voeren zware financiële gevolgen hebben. Deze controles zijn zeer arbeidsintensief en op financieel vlak staat daar niets tegenover. Men voorkomt ongevallen, maar het geld gaat naar de federale overheid. Hij meent dat het beter zou zijn als de gemeenten deze sommen zouden kunnen investeren in verkeersveiligheid. Hij vraagt zich af of de boetes niet geïnd kunnen worden door het niveau dat de overtreding vaststelt. Hij stelt dat hij niet de enige is die er zo over denkt.

De minister heeft bedenkingen bij deze redenering. Hetzelfde knelpunt geldt voor de Vlaamse overheid. Indien men in Vlaanderen een strenger verkeersbeleid zou gaan voeren dan in Wallonië, dan kan men spreken over scheeftrekkingen. Hij wil het echter niet in die context bekijken. Het gaat over mensenlevens. Het vergroten van de pakkans zou er moeten toe leiden dat de inkomsten dalen. Misschien bestaan er mensen die dergelijke modellen kunnen opstellen. Hij weet dat de heer Verfaillie de jongste burgemeester is van het land en dat in een gemeente met een kleine fiscale draagkracht. Hij meent dat men de gemeenten voor de geleverde inspanningen moet vergoeden, maar niet op basis van het aantal PV's. Een gemeente die veel inspanningen doet, bijvoorbeeld door infrastructuurwerken, door sensibilisering of door een grote pakkans, kan misschien helemaal geen PV's meer opstellen. Het zou dus niet goed zijn de gemeentelijke vergoedingen te linken aan het aantal opgestelde PV's. Als de gemeenten zelf zouden kunnen beschikken over het geld van de verkeersboetes, dan zou dat trouwens perverse gevolgen kunnen hebben. De gemeenten dreigen de steun van de bevolking te verliezen. Men zou immers zeggen dat er PV's opgesteld worden om de gemeentekas te vullen. Het zou beter zijn om samen

met alle steden en gemeenten en met de Vlaamse regering bij de federale regering aan te dringen op een enveloppe voor deze opdracht, op basis van logische verdeelsleutels. Daarvoor is hij vragende partij, als Vlaams minister en als burgemeester van Hasselt. Het is immers een drukkende kost aan het worden.

De heer Verfaillie is het ermee eens dat een mensenleven geen prijs heeft. Hij vraagt zich af of er scenario's of statistieken bestaan die erop wijzen dat het aantal PV's daalt als de pakkans groter wordt.

De minister antwoordt dat dergelijke modellen niet bestaan, maar dat het allicht wel mogelijk is ze te ontwikkelen. Hij verwijst naar uitspraken van de eerste minister en van de Vlaamse regering dat de politiehervorming budgettair een neutrale operatie moet zijn. De minister van Binnenlandse Aangelegenheden geeft richtlijnen dat men in de begroting rekening mag houden met de te verwachten ontwikkelingen. Hij ziet in het Veiligheidsplan dat verkeer een prioritaire opdracht wordt voor de lokale overheden.

Er zijn systemen van outsourcing te bedenken voor het plaatsen van camera's, al pleit hij daar niet voor. Een goed handhavingsbeleid is echter meer dan dat. Het opstellen van een PV zou in de toekomst een stuk goedkoper kunnen worden als het digitaal kan verlopen. Daarvoor is wel een wetswijziging nodig. Daarbovenop is evenwel nog een dekend systeem nodig en daarvoor zijn de gemeentebesturen het best geplaatst. Daarvoor is er dan wel een financiële input nodig. Camera's zijn bij uitstek geschikt om overdreven snelheid en het niet respecteren van de verkeerslichten vast te stellen. Er zijn echter nog andere problemen. In de landen die goed uitgerust zijn met camera's, worden er nog bijkomende versterkende maatregelen genomen. Daarvoor vragen de burgemeesters geld, want de camera's zijn relatief goedkoop.

De heer Van Aperen meent dat men nog verder in de toekomst moet kijken. Er worden miljarden uitgegeven voor de verbetering van de infrastructuur, voor een doortochtenbeleid, voor het realiseren van vluchtheuvels en voor het plaatsen van bloembakken. De snelle evolutie van de telematica maakt evenwel een systeem van intelligente snelheidsbegrenzers mogelijk. Hij is ervan overtuigd dat dergelijke systemen binnen vijf jaar tot de standaard uitrusting van de wagens zullen behoren, net zoals het GPS, dat volgens hem nu bij ieder nieuw voertuig wordt geleverd. Zo kan men tijd, geld en ergernis besparen. Op bepaalde plaatsen en be-

paalde tijdstippen kan men dan ingrijpen in de snelheid. Nu is de snelheid op de autosnelwegen beperkt tot 120 kilometer per uur, ongeacht de verkeersdruk of de weersomstandigheden. Dan zou men 's nachts de snelheid van het transport kunnen opdrijven zonder de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen.

De heer Van Aperen stelt vast dat de gemeenten miljoenen investeren in aanpassingen van de verkeersinfrastructuur. Daarbij komen dan nog de kosten van handhaving, administratie en justitie. Er zal moed voor nodig zijn om te durven ingrijpen in de vrijheid van de automobilist. Voor een liberaal is een dergelijke beperking niet evident, erkent de heer Van Aperen, maar hij beseft tegelijk dat de vrijheid van het individu eindigt waar die van de ander begint.

Minister Stevaert merkt op dat intelligente snelheidssystemen niet uitsluitend bedoeld zijn voor de verkeersveiligheid, zelfs niet in de eerste plaats. Zij moeten vooral de doorstroming ten goede komen. Bovendien is de gewenste technologie nog niet beschikbaar. De minister vindt het niet evident dat de overheid daarvoor moet gaan zorgen. Eigenlijk zou die kunnen volstaan met het plaatsen van een bord dat de maximumsnelheid aangeeft. De ware knop die moet omgedraaid worden, bevindt zich in ons hoofd, meent de minister. Personen die dronken – en zonder verzekering – te snel rijden, zullen ook niet door een intelligent systeem worden tegengehouden. Daartoe is meer nodig : een bundeling van alle middelen.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter deelt mee dat in haar gemeente over het hele grondgebied een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur werd ingevoerd, behalve op doorgangswegen. De beslissing was moeilijk, want ook in dit geval werd het argument bovengehaald dat men toch net zo goed 70 kan rijden op een tijdstip waarop zich niemand anders op de weg bevindt. Toch vindt zij de beslissing juist, omdat de veiligheid erdoor vergroot. Voorts sluit zij zich aan bij het pleidooi van de heer Verfaillie voor de beloning van gemeenten die erin slagen effectief te controleren en daardoor het ongevallencijfer naar beneden te halen. Volgens de voorzitter moet dit element een van de nieuwe criteria voor de verdeling van het Gemeentefonds worden. Maar alles begint met een goede reglementering. Dat politiereglement is wel degelijk een gemeentelijke bevoegdheid, repliceert de voorzitter nog op de reactie van minister Stevaert dat zoiets alleen kan werken als de hele verkeersreglementering en de opbrengst van de handhaving geregionaliseerd worden.

In dat verband wijst de minister er nog op dat de dodehoekspiegel, die de ochtend van de vergaderdag andermaal een leven had kunnen redden, er al lang zou geweest zijn, als dat een aangelegenheid was waarvoor Vlaanderen bevoegd was.

De heer Malcorps kondigt aan dat de meerderheid werkt aan een voorstel van resolutie, waarbij ook anderen zich zullen kunnen aansluiten. Hij stelt voor tijdens de komende vergaderingen op basis van die tekst voort te werken.

De heer Van Aperen relateert de dodehoekspiegel : die lost niet alle problemen op. Even belangrijk zijn fietspaden die van het autoverkeer afgescheiden zijn en verkeerseducatie. Het komt er volgens het lid op aan de verschillende oplossingen te bundelen en dus tegelijk de infrastructuur en de mentaliteit te wijzigen. Minister Stevaert vindt dat Vlaanderen het voortouw moet nemen, desnoods zonder Europa. Vlaanderen moet de dodehoekspiegel invoeren en de Europese overheid moet dan maar de moed hebben die maatregel terug te fluiten. Hij relateert op zijn beurt de gescheiden fietspaden : hij herinnert eraan dat sommigen net pleiten voor gemengd verkeer, al is hij daar zelf geen voorstander van. De minister waarschuwt voor de stigmatisering van de sector. Het is volgens hem beter hen te betrekken bij het zoeken naar een oplossing.

Merouw Wivina Demeester, voorzitter stelt dat men Europa niet nodig heeft om een aantal reglementen op te leggen. Dat is de taak van de federale overheid. Tot nog toe is het gebruik van de dodehoekspiegel niet verplicht. Men mag de transportsector dan ook niet stigmatiseren.

De heer Verfaillie merkt op dat men de binnenstad van Veurne heringericht heeft tot een zone-30 met gemengd verkeer. Dat heeft meer voor- dan nadelen. De auto's worden geremd en daardoor gedwongen om trager te rijden. Omdat mobiliteit een zeer belangrijk thema is, pleit hij ervoor dat meerderheid en minderheid een gemeenschappelijk voorstel van resolutie indienen. Aangezien het gaat om het redden van heel wat mensenlevens, is het belangrijk om over de partijgrenzen heen tot een consensus te komen. Minister Stevaert kan dat alleen maar toejuichen. De voorzitter merkt op dat het weinig zin heeft om het spel van meerderheid tegen minderheid te spelen. Als de meerderheid een tekst voorlegt, kunnen de andere fracties daarop reageren. Uiteindelijk blijft de meerderheid de baas.

De heer Van Aperen stelt dat er een sneuveltekst voorgesteld is waarover de meerderheid nog moet discussiëren. Die tekst kan eventueel in de bevoegde commissie besproken worden en de democratische partijen kunnen dan een gemeenschappelijk standpunt innemen. Dat geeft een krachtig signaal aan de buitenwereld en betekent tevens een enorme steun voor het beleid van de minister.

IV. VERGADERING VAN DINSDAG 23 OKTOBER 2001

1. Regeling van de werkzaamheden

Bij het openen van de vergadering meldt de voorzitter dat de administratie een document aankondigt over de NMBS-investeringen. Afhankelijk van het verloop van deze vragenronde, wordt bepaald wanneer gestart wordt met de bespreking van de ingediende en aangekondigde voorstellen van resolutie.

2. Voortzetting van de algemene vragenronde

De heer Jan Loones apprecieert het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen omdat het een schat aan gegevens bevat. In het document wordt een aantal vragen gesteld waarop het beleid zal moeten antwoorden. Het beleid moet daarbij rekening houden met andere lopende initiatieven op federaal niveau en met het Veiligheidsoverleg Vlaanderen (VOV) van minister Stevaert. Alle initiatieven moeten aan elkaar gekoppeld worden.

De heer Jan Loones merkt op dat de prospectie-modellen uitgaan van een minimale jaarlijkse groei van twee procent en in de periode tot 2006 stijgt die groei tot 2,7 procent. Deze cijfers moeten na enkele jaren getoetst worden aan de realiteit.

In het hoofdstuk Bereikbaarheid merkt de spreker een aantal interessante uitgangspunten. Zo dienen zowel de beladingsgraad als de bezettingsgraad opgetrokken omdat men er nu van uitgaat het aantal personen per auto tegen 2010 nog zal dalen van 1,31 naar 1,21. Helaas ontbreken daartoe de voorstellen. Men ziet volgens de heer Jan Loones stilaan in dat de huidige maatregelen het probleem niet zullen oplossen. Hij stelt voor meer praktische oplossingen voor te stellen.

Dezelfde opmerking geldt voor de concurrentie tussen het goederen- en personenvervoer om goede slots te bemachtigen. Deze discussie zal aan bod komen tijdens de bespreking van het NMBS-

investeringsplan. Hoe denkt men het goederenvervoer prioriteit te geven ? Het verkeersbeheerssysteem is volgens de spreker een teer punt. Door een beter management van het verkeer kan men de capaciteit met tien procent verhogen. Men heeft daartoe op Europees niveau al afspraken gemaakt over de richtsnelheid van het spoorverkeer en de binnenvaart. De spreker vraagt om deze afspraken snel op Vlaams niveau in te voeren.

De heer Jan Loones blijft wachten op concrete maatregelen om de stadsvlucht tegen te gaan. Openbaar vervoer tussen Vlaanderen en de Vlaamse Rand is een belangrijk aspect. De komende tien jaar zal het aantal mensen dat in de Rand werkt met 21 procent stijgen. Het aantal mensen dat in Brussel gaat werken zou maar met 5 procent stijgen.

Opnieuw wordt een aantal doelstellingen voorgesteld voor het openbaar vervoer : een stijging van 52 procent voor stad- en streekvervoer en van 66 procent tijdens de spitsuren. Een gedetailleerde oplossing – een interverbinding in de Rand – ontbreekt.

Het wetenschappelijk onderzoek naar verkeersongelijkheid is volgens de heer Jan Loones heel interessant. Hij wacht evenwel op remedies. Dezelfde opmerking geldt voor de vraag naar betere informatieverstrekking, parkeerproblemen van personen met een handicap, het strengere handhavingsbeleid, boetes, enzovoort.

Op vlak van verkeersveiligheid blijkt dat het aantal zwarte punten gelijk blijft : als men jaarlijks twintig zwarte punten wegwerkt, komen er twintig bij. Nu gaat men het engagement aan om er jaarlijks tachtig weg te werken. Hoe denkt men dat uit te voeren ?

De heer Jan Loones acht het ook aangewezen om binnen dit ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen duidelijke vragen te stellen over de regionalisering van het Verkeersreglement.

De spreker pleit ook om werk te maken van het voorstel om in de buurt van scholen de maximumsnelheid tot dertig kilometer per uur te beperken. Hij staat ook achter de stapsgewijze opleiding van jonge bestuurders en de veralgemeende toepassing van de elektronische tachograaf. Hij vraagt aandacht voor en maatregelen tegen geluid- en geurhinder veroorzaakt door het verkeer. De heer Jan Loones verklaart zich akkoord met alle maatregelen die het vrachtverkeer uit de stadskern weren.

Afsluitend verwijst de spreker naar de beschreven paradox : de verkeersdeelname gemeten in kilometers per voertuig stijgt continu waardoor elke poging om het risico terug te dringen onmiddellijk voorbijgestreefd is. Als we zowel de groei als het risico willen verminderen, dringen ingrijpende maatregelen zich op. We zullen onze levensstijl moeten aanpassen omdat kleine maatregelen niet langer zullen volstaan. De spreker is bereid daaraan mee te werken.

De heer Jan Verfaillie wijst de voorzitter op de afspraak om vandaag de hoofdstukken afzonderlijk te bespreken. Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter stemt daarmee in.

De heer Jean Geraerts prijst het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen dat in de toekomst nog van pas zal komen. Het plan is gebaseerd op de realiteit en op een aantal prognoses. De spreker vraagt zich af hoe soepel die prognoses zijn. Zo heeft men het al over een wegverbinding tussen Shanghai en Londen waardoor de havens in het Westen aan belang verliezen. In welke mate kan het plan aangepast worden aan dergelijke utopische voorstellen ?

Iedere volksvertegenwoordiger kent allicht een aantal missing links in zijn regio die niet in het plan staan. Hij denkt aan de ring rond Munster-Bilzen, nochtans belangrijk voor de betrokken dorpskernen. In Limburg is er immers maar één missing link, namelijk de noord-zuidverbinding.

De veiligheid moet inderdaad verhogen. Op bepaalde doorgangswegen waar 17.000 voertuigen per dag rijden, vier rotondes aanleggen, verhoogt inderdaad de verkeersveiligheid maar ook de gezondheidsrisico's van de omwonenden en de milieuproblemen. Er zijn studies die aantonen dat het aantal doden ten gevolge van emissies groter is dan het aantal doden ten gevolge van verkeersongelukken. Een optimale oplossing moet rekening houden met beide aspecten.

Het is goed dat er snelheidsbeperkingen zijn. De spreker is ermee akkoord dat de minister de maximumsnelheid op bepaalde wegen wil beperken. Dat zal echter niet veel invloed hebben op het aantal weekenddoden. Dergelijke ongevallen gebeuren vaak door overdreven snelheden van 150 kilometer per uur en meer. Hij denkt dat overtreders strenger bestraft moeten worden en dat er meer en effectief werkende onbemande camera's moeten komen.

De heer Didier Ramoudt vindt dat het Mobiliteitsplan te weinig rekening houdt met toekomstige

evoluties. Het plan gaat uit van een bestendige inkomensgroei. Uit onderzoek blijkt dat eens de primaire behoeften voldaan zijn, andere behoeften op de voorgrond treden en daarvoor moeten de mensen zich meer verplaatsen. Dat staat haaks op de doelstelling van het Mobiliteitsplan om de mobiliteit terug te dringen. Hoe zal men deze vrijetijdsbesteding beïnvloeden ? Nu al blijkt dat er in het weekend evenveel verkeer is als op een weekdag maar dan op andere tijdstippen en meer gespreid. Dat wordt beïnvloed door een aantal maatschappelijke tendensen, onder meer wordt het culturele leven geconcentreerd op bepaalde plaatsen.

De studie houdt te weinig rekening met deze vrijetijdsmobiliteit, waarvoor het openbaar vervoer niet voldoende is. Infrastructuur en de verschillende vervoersmodi worden immers niet enkel voor woon-werkverkeer gebruikt. Vrije tijd zal zich ook niet meer beperken tot de weekends. De levensomstandigheden en de arbeidsritmes zullen ook wijzigen. Zo wordt vuilnisophaling bemoeilijkt door files en zal men op andere momenten moeten werken. De studie houdt te strak vast aan de huidige maatschappelijke situatie. De impact van evolutie op gebied van werktijd en vrije tijd wordt onderschat.

De heer André Denys stelt dat de realisatie van dit plan samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus en departementen vergt. Men moet oppassen dat men geen verwachtingen bij de bevolking creëert, en Vlaanderen, als voortrekker van dit plan, later als oorzaak van het niet inlossen van deze verwachtingen beschouwd wordt. Ook andere beleidsniveaus moeten immers initiatieven nemen om de doelstellingen te realiseren. De burger maakt niet altijd het onderscheid tussen de verschillende niveaus.

Vlaanderen heeft, voor de eigen bevoegdheden en in vergelijking met andere regio's in Europa, een grote invloed op het federale niveau. Wordt Vlaanderen voor mobiliteit ook betrokken bij de stappen die de federale overheid op Europees vlak onderneemt ?

Heeft de Vlaamse regering een strategie om meer inspraak te krijgen in het Europees netwerk ? Hij gelooft niet dat het Comité van de Regio's daarvoor het aangewezen orgaan is. Via de federale overheid kan Vlaanderen wel een invloed uitoefenen op de Europese besluitvorming. Een aantal knelpunten kunnen pas opgelost worden via een Europese aanpak.

Er zijn de convenants met de gemeenten, maar er is ook het kerntakendebat. Is het de bedoeling om overeenkomsten af te sluiten over mobiliteit of om een en ander te decentraliseren ? De spreker heeft gehoord dat het de bedoeling is de bevoegdheid over een aantal gewestwegen te decentraliseren. Hoe zal de Vlaamse overheid, rekening houdend met de bepalingen van het Mobiliteitsplan, zich opstellen ten opzichte van de gemeenten ? Een aantal doelstellingen kunnen pas gerealiseerd worden als er goed wordt samengewerkt tussen de verschillende niveaus.

Het Mobiliteitsplan is een document van de administratie, dat niet besproken is door de Vlaamse regering. Het is echter duidelijk dat bij de uitvoering van dit plan diverse departementen betrokken moeten worden, bijvoorbeeld voor verkeerseducatie. Hoe zal de samenwerking tussen de verschillende afdelingen en departementen verlopen ?

3. Antwoorden van de administratie LIN

De heer Keygnaert verduidelijkt dat op lange termijn steeds een groei van 2 procent gehanteerd wordt. Het gaat over een basisevolutie voor een langere periode, een stabiel groeicijfer dus. Dergelijke werkwijze wordt ook gehanteerd door het NIS. Voor kortetermijnprognoses hanteert men de cijfers van het nationaal planbureau, tot voor kort was dat een groei van 2,7 procent, ondertussen spreekt men al van een groei tussen de 1,5 en 1,7 procent. Deze cijfers zijn afhankelijk van tussenjarige conjunctuurschommelingen.

De trendprognoses kunnen op elk moment aangepast worden, hoewel frequente wijzigingen niet de bedoeling zijn. Het Mobiliteitsplan kijkt tien tot vijftien jaar vooruit. Bij een regeringswissel en de opmaak van een beleidsnota door een nieuwe minister, zijn aanpassingen of actualisatie mogelijk. Bij grote veranderingen, kan flexibel gereageerd worden.

De heer Keygnaert bevestigt dat de huidige bezettingsgraad van de personenwagens daalt. Als een van de oorzaken noemt hij de snelle toename van het aantal bedrijfswagens, die per definitie slechts één persoon bevatten. Hij wijst erop dat het Mobiliteitsplan melding maakt van twee manieren om dit probleem op te lossen : de aanpak van de fiscale regels voor bedrijfswagens en een overleg met de bedrijven om het collectief en openbaar vervoer te stimuleren en verbeteren.

Het goederenverkeer via het spoor is volgens de heer Keygnaert sterk afhankelijk van de faciliteiten

van het personenvervoer. Goederenverkeer op de spitsuren behoort dan ook niet tot de mogelijkheden door het gebrek aan beschikbare capaciteit van motorrijtuigen en personeel en aan voldoende infrastructuur. De heer Keygnaert wijst erop dat aan beide problemen wordt gewerkt. Enerzijds wordt onderzocht wat in het investeringsprogramma moet worden opgenomen om de groei te kunnen opvangen, anderzijds wordt gewerkt aan een volwaardige splitsing van goederen en personen bij de exploitatie. Dit hangt samen met het Europese probleem van het scheiden van het netmanagement van de personen- en goederendiensten. De heer Keygnaert meent dat dit alles rechtstreeks moet worden besproken met de spoorwegen en dat de doelstellingen van het Mobiliteitsplan mee moeten worden opgenomen in de beheersovereenkomst van de federale overheid en de NMBS.

Inzake de verkeersbeheerssystemen erkent de heer Keygnaert dat op het hoofdwegennet 10 procent kan worden gewonnen. Hij wijst erop dat het Vlaamse net deel uitmaakt van een Europees net en dat er middelen worden uitgetrokken voor de uitbouw van maatregelen op het vlak van snelheidsharmonisering en toeritdosering.

De heer Keygnaert zegt voorstander te zijn van een trajectsnelheid van 10 kilometer per uur op de binnenvaart en wijst erop dat dit de Europese norm zou moeten worden. Vlaanderen staat op dat vlak al tamelijk ver, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de snelheid die schepen maar kunnen halen op de Donau.

De heer Keygnaert bevestigt dat aan het actiepunt 'terugkeer naar de stad' wordt gewerkt. Hij wijst erop dat het verkeer rond Antwerpen steeds vaster komt te zitten. De economische activiteit is er inderdaad met 20 procent gestegen, maar de bevolking is er helemaal niet toegenomen.

De heer Keygnaert wijst erop dat de Vlaamse regering bij de opmaak van de GEN-akkoorden de klemtoon legt op het openbaar vervoer tussen de Vlaamse Rand en Brussel en tussen Vlaanderen en de Vlaamse Rand. Er wordt minder gewerkt aan het openbaar vervoer naar het centrum van Brussel, aangezien dat aanbod een van de beste van het land is.

Op de opmerking van de heer Loones dat het aanbod van het openbaar vervoer misschien wel met 52 procent zal stijgen, terwijl het ondertussen niet wordt ingevuld, verwijst de heer Keygnaert naar de kwaliteitscriteria waaraan het openbaar vervoer moet voldoen om een groter marktaandeel te ver-

werven en naar de doelstellingen op het vlak van het marktaandeel van het openbaar vervoer. In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met De Lijn zullen die criteria worden opgenomen. De Lijn moet concrete voorstellen doen, waarbij ook zal worden gewerkt aan het aanbod in de Vlaamse Rand.

De heer Keygnaert bevestigt dat er hard wordt gewerkt aan de toegankelijkheid van het vervoer voor onder meer mindervalide personen. Het actieprogramma daarvoor wordt actief opgevolgd. Op de vragen over de verkeersveiligheid antwoordt de heer Keygnaert dat risicoverminderende maatregelen moeten worden gecombineerd met volumemaatregelen.

De heer Keygnaert vertelt de commissie dat de federale minister op het vlak van de verkeersreglementering een aantal toezeggingen heeft gedaan. Hij wijst erop dat moet worden afgewacht of de federale minister haar programma ook daadwerkelijk zal aanpassen.

Op de vraag naar de mogelijkheid van elektronische systemen wijst de heer Keygnaert erop dat in een eerste fase van het Mobiliteitsplan de klemtoon wordt gelegd op meer controle, onder meer aan de hand van camera's. Hij voegt daar aan toe dat er daarna plaats zal zijn voor elektronische systemen in wagens, die op heel wat vlakken mogelijkheden bieden.

De heer Keygnaert erkent dat het Mobiliteitsplan op het vlak van milieuhinder vooral volumemaatregelen voor het wegverkeer en meer collectief verkeer bevat. Hij wijst ook op de bijkomende maatregelen die eventuele milieuhinder kunnen verzachten.

Op de verwijzing naar de paradox tussen veiligheid, toenamerisico en volumegroei bevestigt de heer Keygnaert dat men zowel probeert te werken aan het volume als aan een vermindering van het risico.

In antwoord op de heer Geraerts merkt de heer Keygnaert op dat hij al eerder positief heeft geantwoord op de vraag of de prognoses flexibel zijn. Voorts verduidelijkt hij dat de vermelde missing links wegen, spoorwegen of binnenvaarten zijn die in de hoofdnetwerken van het RSV niet worden uitgewerkt. Hij wil zich niet uitspreken over de vraag of de ring rond Munster-Bilzen tot zo'n hoofdnetwerk behoort.

Wat is het effect van vier rotondes op een weg met 17.000 wagens ? Snelheidsharmonisering en -verlaging zullen pas voor de gewenste doorstroming zorgen als rekening wordt gehouden met de bestaande schakels en knooppunten. Als de richtsnelheid in het aangehaalde voorbeeld 120 kilometer per uur bedraagt, krijgt men inderdaad de door de heer Geeraerts geschetste gevolgen. Als gezocht wordt naar een aangepaste richtsnelheid, verdwijnen de beschreven gevolgen. Als het evenwicht tussen snelheid en doorstroming niet bereikt wordt, veroorzaakt men economische verliezen en bijkomende druk op het milieu.

Veel weekendongevallen zijn volgens de heer Keygnaert wellicht het gevolg van overdreven snelheid en alleen maar verkeersborden plaatsen zal dat probleem niet oplossen. In een eerste periode moet inderdaad meer gecontroleerd worden en moet gevolg gegeven worden aan de vaststellingen. In een latere fase kan gebruik gemaakt worden van de beschreven elektronische systemen. Zo kan men in een volgende fase tijdens de leerperiode en in het weekend een elektronische bewaker inbouwen in de wagen. De spreker bekent dat dit voorstel nog niet helemaal werd uitgewerkt.

In de mate van het mogelijke werd rekening gehouden met een gestegen gezinsbudget : het aantal wagens per gezin zal toenemen, net zoals het aantal gereden kilometers. Nieuwe verplaatsingspatronen veroorzaakt door nieuwe attracties zijn volgens de spreker onvoorspelbaar. Om dergelijke lokale trendbreuken op te vangen is de Mober noodzakelijk.

In de studie onderzoekt men hoe groot het bijkomend aanbod aan openbaar vervoer moet zijn om het belevingstoerisme en de toegenomen vrije tijd aan te kunnen. Daarbij is men uitgegaan van het spitsuur, zonder dat de kwaliteit op andere momenten van de dag proportioneel gezien daalt. De toegenomen verplaatsingen binnen de vrije tijd moeten met het openbaar vervoer gedaan worden. Belevingstoerisme is collectief. Dergelijke verplaatsingen gebeuren niet noodzakelijk met het openbaar vervoer. De belangrijkste voorwaarde is wel dat men zich collectief gaat verplaatsen. In de nabije toekomst zal de verplaatsing naar de kust nauwkeurig bestudeerd worden op zoek naar een duurzame oplossing.

In antwoord op de vragen van de heer Denys, verduidelijkt de heer Verfaillie dat dit plan is geschreven in de veronderstelling dat er maar één betrokken beleidsniveau is. Vervolgens heeft men uitgemakt wie waarvoor verantwoordelijk is. In welke

mate heeft de Vlaamse overheid daar vat op ? De indruk dat Vlaanderen alleen maar Europese restbevoegdheden krijgt, is onterecht. Daar is acht jaar geleden verandering in gekomen. De laatste vier jaar krijgt de Vlaamse administratie systematisch elke versie van de nieuwe richtlijnen. De Vlaamse administratie wordt voortdurend ingelicht over de stand van zaken en over de bespreking in het Europese parlement.

De Europese Ministerraad voor Transport komt driemaal per jaar samen. De Vlaamse administratie wordt betrokken bij de federale voorbereiding van die vergadering. Bij onenigheid komen de vier secretarissen-generaal samen om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen. Indien zij niet tot een consensus komen, dan probeert men op de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit tot een consensus te komen. Mocht dat daar niet lukken, dan wordt het overleg voortgezet in het Overlegcomité. Ook tijdens de ultieme vergaderingen op het ministerie van Buitenlandse Zaken is de Vlaamse administratie vertegenwoordigd.

4. Bespreking per hoofdstuk

– *Bereikbaarheid*

De heer Jan Verfaillie prijst het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en hoopt tegelijkertijd dat men uiteindelijk tot een consensus zal komen. De grote test is volgens de spreker de begroting. Hij hoopt dat minister Stevaert in zijn beleidsprioriteiten al aangeeft dat Vlaanderen inspanningen zal leveren om de mobiliteit te verbeteren. In de volgende begrotingen moet duidelijk blijken dat een aantal beleidsaspecten gebaseerd zijn op dit ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Anders dreigt dit het zoveelste document te worden dat alleen maar besproken wordt.

Vervolgens stelt de heer Verfaillie enkele concrete vragen. Waarom werden op pagina 52 en 53 niet alle vervoersmodi besproken ? Omdat light rail, luchtvaart, maritiem verkeer en pijpleidingen over het hoofd worden gezien is dit plan niet alomvattend.

Op pagina 55 merkt men op dat een kleine daling in de bezettingsgraad van personenauto's (van 1,32 procent naar 1,21 procent in 2010), bij een gelijk aantal verplaatsingen leidt tot een stijging van het aantal auto's met 19 procent. Waarom wordt geen grotere inspanning geleverd om de bezettingsgraad te verhogen ?

Op pagina 56 merkt men op dat goederenvervoer eerder spitsvermijndend is. De spreker waarschuwt er evenwel voor dat de opgelegde leveringstijden in autoloze en autoluwe stadscentra het goederenvervoer niet in de spits mogen jagen.

Volgens tabel 11 neemt het aandeel van het openbaar vervoer op lokaal niveau af, terwijl de verplaatsingstijdfactor er gunstiger is dan voor een wagen. Hoe kan dat verklaard worden ? Op basis waarvan zijn de vooropgestelde verplaatsingstijdfactoren (tabel 23) bepaald ?

Op pagina 72 wordt in 3.6 gepleit voor een kwaliteitsverhoging voor het voetverkeer en in 3.6.1 heeft men het over de rol van de taxi in het voren natransport van het openbaar vervoer. Men moet erop toezien dat het openbaar vervoer in dunne vervoersgebieden geen oneerlijke concurrentie gaat vormen voor de taxi.

Op bladzijde 74 en 75 heeft men het over een efficiëntere ruimtelijke organisatie van de activiteiten zonder te verwijzen naar thuiswerk of telewerk-kantoren. Nochtans is de beste bereikbaarheid de nabijheid. Dat het verkeersvolume daardoor met twintig procent zal dalen is volgens de spreker wellicht overdreven, maar toch zal telewerk de bereikbaarheid van onze economische centra beïnvloeden.

Benuttigingsmaatregelen en verkeersmanagement (pagina 76-77, 3.7.3) mogen niet alleen maar op hoogtechnologische inspanningen gebaseerd zijn. De klassieke bewegwijzering kan veel zoekverkeer vermijden. Uniformiteit is daartoe aangewezen. Voorts zijn goed bewegwijzerde fietsroutes essentieel om van de fiets een waardig alternatief te maken voor de auto wanneer het gaat over de overbrugging van korte afstanden.

Naast het openbaar vervoer, kan ook het goederenvervoer over het spoor of het water als prioritair beschouwd worden. Men moet daarbij wel oog hebben voor de gevolgen : openstaande bruggen veroorzaken files en wat met de spoorbruggen over het Zeekanaal Brussel-Oostende ?

Op pagina 78 heeft men het over de missing links. Als de Oosterweelverbinding wordt aangelegd, lijkt de A102 overbodig. Wat met de A12 Antwerpen-Roosdaal ? Op pagina 79 behandelt men de primaire wegen. Op de N31 Brugge-Zeebrugge zijn ventwegen te verkiezen boven een extra rijstrook omwille van de verkeersveiligheid. Ook de brug van Temse over de Schelde verdient aandacht. Om

de A12 tot een autoweg om te bouwen dienen de gelijkvloerse kruispunten weggewerkt te worden.

Onder 3.7.6 Kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren wordt onvoldoende aandacht besteed aan de bestemming van het openbaar vervoer. Wat met de aansluiting van het openbaar vervoer op industrieterreinen, KMO-zones, recreatiezones en andere publiekstrekkers ?

Kan De Lijn spoorprojecten beginnen ? Blijft de optie open dat De Lijn een light-rail verbinding uitbaat op de lijn Eeklo-Maldegem ? Lijn 11 kan ook gebruikt worden voor reizigersvervoer en aldus ingebouwd worden in het voorstadsnet rond Antwerpen.

Multimodale terminals bevinden zich niet alleen in de havengebieden. Een betere aansluiting van het spoorwegnet op de terminals van Meerhout en Wilbroek is het bestuderen waard.

Kunnen we tegelijkertijd minder P-treinen laten rijden, het treinaanbod tijdens de spitsuren uitbreiden en voldoende rijpaden reserveren voor het goederenvervoer ? Misschien is het zinvoller om buiten de spitsuren een aantal reizigerstreinen te schrappen en aldus ruimte te creëren voor het goederenverkeer ?

Als de parkeerplaatsen bij de multimodale knooppunten beperkt worden, zullen automobilisten wellicht doorrijden naar hun eindbestemming. In de deelmaatregelen terzake komt de fiets onvoldoende aan bod. Ten slotte vraagt de heer Verfaillie aan minister Stevaert wanneer het beleidsplan Fiets ingediend zal worden.

Voor de heer Malcorps is bereikbaarheid een belangrijk aspect binnen het mobiliteitsprobleem. De bevolking verwacht dat in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen vooruitgang geboekt wordt op dat vlak. Het voorstel terzake is volgens de spreker heel pragmatisch en kan, mits men de nodige inspanningen levert en voor de nodige middelen zorgt, op tien jaar tijd gerealiseerd worden. Dat is de sterke kant van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar meteen ook de zwakke kant : voor sommigen is het misschien niet utopisch en gedreven genoeg. Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen verplicht het beleid als het ware kleur te bekennen omdat het aanzet tot concrete acties.

Bereikbaarheid slaat volgens de heer Malcorps in deze context op een aantal ontbrekende schakels die van verschillende aard zijn. Hij stelt voor om in

de eerste plaats te investeren in de infrastructuur en meer bepaald in het openbaar vervoer. Gezien de praktische aard van deze discussie dient op korte tijd beslist te worden waarin precies geïnvesteerd zal worden. Uit ervaring blijkt dat er veel tijd nodig is om te investeren in het openbaar vervoer. Wat nu beslist wordt, zal over tien jaar misschien al gerealiseerd zijn. De spreker verwijst naar de situatie in Antwerpen waar men al sedert 1996 bezig is met de discussie over nieuwe tramlijnen. Men stelde voor om de tram door te trekken tot in Zwijndrecht, maar dat is tot op vandaag nog niet gerealiseerd. Ondertussen buigt men zich al enige tijd over de toestand in Merksem en Keizershoek. Als de concrete plannen uit het Masterplan Antwerpen de missing links zijn die gerealiseerd moeten worden tegen 2010, zal men zich moeten haasten. Hij hoopt bovendien dat daartoe voldoende middelen beschikbaar zullen zijn. De discussie over de tweede gordel rond Antwerpen wil hij zelfs nog niet starten. De huidige manier van werken is te omslachtig. Zelfs als iedereen meewerkt, wordt het volgens de spreker niet evident.

Doorstroming en commerciële snelheid zijn in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen terecht prioritair. De spreker maakt terzake dezelfde opmerking. Netmanagement is al aan bod gekomen tijdens de besprekingen van het decreet inzake de basismobiliteit. Een en ander moet verduidelijkt worden in de beheersovereenkomst. Het parlement zal daarover volgens de spreker op korte termijn geïnformeerd worden. Pas dan zal men kunnen uitmaken of alle missing links van het openbaar vervoer weggewerkt worden. De spreker beschouwt dat als essentieel om uit te maken of het aanbod effectief verhoogt.

Uit de lijst van extra NMBS-investeringen en uit de overeenkomst tussen de federale en gewest-overheden, blijkt dat bijkomende investeringen – ter waarde van 153 miljoen frank – weldegelijk vast liggen binnen het huidige spoorakkoord. De Liefkenshoekverbinding, de haventoeegang en de GEN-infrastructuur zijn vervat in het totale bedrag van 687,6 miljard frank. De discussie over de alternatieve financiering moet uiteraard nog gevoerd worden, maar nu lijkt het erop dat de middelen voor de bijkomende investering niet nodig zullen zijn. De heer Keygnaert merkt op dat het plan daardoor wel twee jaar later dan oorspronkelijk gepland afgerond zal worden.

De heer Keygnaert stelt dat vorige vergadering verduidelijkt is dat het deels gaat over investeringen en deels over bijkomende subsidiëring voor exploitatie.

De heer Malcorps vervolgt dat een en ander uitgeklaard moet worden in de spoorwegovereenkomst. Welke inspanningen zal Vlaanderen leveren voor ontbrekende spoorschakels? Wat is mogelijk via pre- en cofinanciering?

Voor het goederenvervoer zijn inderdaad een aantal spoorweginvesteringen nodig, maar er moet ook naar andere modi gekeken worden. Het pijp- en buisleidingentransport is een sector met toekomst. Het lijkt misschien futuristisch, zeker als het gaat over transport van goederen of containers, maar er lopen al een aantal proefprojecten. Toch worden de mogelijkheden hiervan niet behandeld in het Mobiliteitsplan, maar wel in het RSV. Het kan nochtans een alternatief zijn voor zwaar transport over de weg en misschien ook, maar allicht minder voor spoor- en binnenvaartverkeer.

Hij vraagt ook naar een totaal plan voor de fiets. Het is immers noodzakelijk om een volledig overzicht te krijgen van de zwarte punten en van het geld dat nodig is om de problemen op te lossen.

Het Mobiliteitsplan benadert het probleem van de missing links bij de autowegen pragmatisch. Er wordt gesproken over 25 missing links. In het strategisch milieueffectenrapport is berekend dat het gaat over ongeveer 130 kilometer nieuwe autostrade. Het is weinig realistisch te denken dat al deze links kunnen gerealiseerd worden binnen de 10 jaar. Daarom zullen keuzes gemaakt moeten worden. In de verklaring van de minister-president werd gekozen voor één missing-link per provincie. De minister heeft dat al toegelicht in deze commissie.

Deze commissie moet aanbevelingen formuleren over de basis voor dergelijke keuze en niet naar nieuwe ontbrekende schakels zoeken. De heer Malcorps wil eerst investeren in verkeersveiligheid en dan in capaciteitsverhoging van bestaande wegen, pas dan moet gekeken worden welke nieuwe stukken weg nodig zijn voor een goede doorstroming en veiligheid.

De heer Didier Ramoudt ambieert een zo goed mogelijke kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer, onder meer op het gebied van stiptheid en het aantal bestemmingen. Hij vraagt zich af of speciale acties voor openbaar vervoer naar grote evenementen of toeristische bestemmingen de andere functies van dat vervoer mogen hinderen. Hij denkt hierbij aan capaciteitsproblemen, waarvan reizigers, die van het openbaar vervoer gebruik maken voor woon-werkverkeer, hinder ondervinden. Is het, volgens de minister, de taak van

het openbaar vervoer om dergelijke promotieacties te voeren ?

In het Mobiliteitsplan gaat men ervan uit dat goederenvervoer gemakkelijk andere modi dan het wegverkeer zal gebruiken. Bij de berekening van de capaciteit van de binnenvaart houdt men geen rekening met een belangrijk probleem : onze waterwegen zijn niet goed bevaarbaar. De heer Ramoudt vermoedt dat het meer dan tien jaar kan duren vooraleer de waterwegen uitgebaggerd zijn. Er is ook veel geld voor nodig. Baggeren betekent daarenboven ook herstellingen aan de dijken. Indien gebaggerd wordt, zullen enorme hoeveelheden vervuild en moeilijk te saneren slib bovengehaald worden. Hij vraagt zich af of de noodzakelijke middelen hiervoor ook gedeeltelijk van het budget van Leefmilieu kunnen komen.

Er is al veel nagedacht over spreiding van het gebruik van de infrastructuur. Industriparken, meestal gelegen buiten woonkernen en aan grote verkeersassen, zouden op andere momenten voorraad kunnen worden. Hier stelt zich echter een maatschappelijk probleem van sociale aard. Een spreiding van het vervoer is noodzakelijk voor de optimale benutting van de autowegen en een vlottere bereikbaarheid. Een ongebreidelde uitbreiding van het wegennet is niet wenselijk. Een andere maatschappelijke organisatie, met meer gespreide werkuren, is noodzakelijk. Hiervoor is het noodzakelijk dat er voordelen zijn voor werknemers en werkgevers. Dat idee moet verder uitgewerkt worden.

De heer Ramoudt vraagt op welke basis de missing links in het plan geselecteerd zijn. Welke studie of economische redenen hebben de beslissing beïnvloed ? Het is niet de bedoeling om het RSV te ondermijnen, maar dat concept mag evenmin een dogma worden.

In het plan staan geen aanduidingen hoe men de bedrijven wil aanzetten andere modi te gebruiken. Er zijn verschillende stimuli mogelijk onder meer via de fiscaliteit en via sensibilisering. Het verwondert de heer Ramoudt dat er geen promotiebudget is. Sensibilisering is noodzakelijk voor een mentaliteitswijziging, zowel in de bedrijfswereld als bij de gewone burgers.

Door de huidige verkeersreglementering, vergt een verandering van de maximumsnelheid een aanpassing van alle borden op de desbetreffende wegen. Dat zal enorm veel kosten. Daarom pleit de spreker voor een aanpassing van de verkeersreglementering zodat de wegen kunnen gecategoriseerd

worden. Dat zou toelaten via een eenvoudige aanduiding van een baannummer en een kleur, de specifieke eisen op de desbetreffende weg duidelijk te maken. Snelheidsborden na elk kruispunt worden dan overbodig.

De heer André Denys is verrast dat de heer Malcorps de indruk wekt dat er moet gekozen worden tussen de missing links. De spreker denkt dat het volledige Mobiliteitsplan moet uitgevoerd worden om tegen 2010 de doelstellingen te bereiken. Het is evident dat er bijsturingen noodzakelijk zullen zijn en dat de volgorde van realisatie dient bepaald te worden. Voor de fractie van de heer Denys zijn de doelstellingen bereikbaarheid en verkeersveiligheid prioritair, zonder dat de andere doelstellingen uit het oog verloren worden.

De heer Denys wijst erop dat het logischer geweest zou zijn indien eerst een Mobiliteitsplan was opge maakt en dan een ruimtelijk structuurplan. De gemeenten moeten wel op deze manier werken. Indien op basis van objectieve gegevens kan vastgesteld worden dat er, om de bereikbaarheid te verbeteren, moet afgeweken worden van het RSV, moet dat mogelijk zijn.

Een VEV-stelling, overgenomen in het Mobiliteitsplan, is dat drie factoren de bereikbaarheid beïnvloeden, namelijk de transportkosten, de betrouwbaarheid en de flexibiliteit. Op basis hiervan is berekend dat via beïnvloeding van het wegvervoer (33 procent) verbetering mogelijk is. Zij spelen immers sterk in op betrouwbaarheid en flexibiliteit. Volgens de spreker zijn bereikbaarheid en verkeersveiligheid belangrijk, maar beide aspecten kunnen goed gecombineerd worden. In het Mobiliteitsplan wordt hierover te weinig gesproken. De commissie moet hierover spreken en de nodige conclusies trekken.

De dichtslibbing van de waterwegen hindert inderdaad de scheepvaart. Bedrijven zijn ook niet geneigd dergelijk vervoersmogelijkheid te gebruiken. Een papierfabriek, gelegen in de haven van Gent, gebruikt bijna geen binnenscheepvaart, hoewel de grondstoffen en het product zich daar uitstekend toe lenen. Hij vraagt zich af wat de hinderpalen hiervoor zijn en hoe men deze kan wegnemen. Bij overheidsinvesteringen, bijvoorbeeld bij verbrandingsovens, kan men opleggen dat de toevoer van goederen via binnenschip moet gebeuren. Dergelijke stimuli zijn noodzakelijk want de kansen van de binnenscheepvaart zijn gehypothekeerd door het dichtslibben maar ook door de onwil van de bedrijven.

In het Mobiliteitsplan wordt gezegd dat de infrastructuur voor het fietsverkeer minimaal is. Is nagegaan of de inspanningen van een stad als Gent effect hebben ? Ook in het buitenland, bijvoorbeeld in Oostenrijk, zijn er diverse initiatieven voor de fietsers. Kan men het effect meten van dergelijke projecten voor het woon-werkverkeer of is deze infrastructuur enkel nuttig voor recreatie ? Houdt men bij de opmaak van het fietspadenplan voldoende rekening met het onderscheid tussen recreatief fietsen en fietsen naar het werk ?

Tot slot vraagt de heer Denys of het waar is dat de investeringen in de telematica de laatste jaren zijn afgebouwd. Hij zegt dat dit jammer zou zijn, omdat het een zeer efficiënt instrument is.

De heer Jan Loones maakt de algemene opmerking dat hij de mening was toegedaan dat de politici dit beleidsplan moeten aanvullen en bijsturen. Hij wijst erop dat de voorgestelde remedies en oplossingen niet volstaan. Volgens hem is dit plan een werkstuk en hij stelt de vraag wat het doel is van de besprekingen in commissie. De voorzitter wijst hem erop dat de afspraak werd gemaakt om aanbevelingen te formuleren. De heer Loones repliceert dat pas op dat moment bepaalde delen van het plan dan definitief goedgekeurd kunnen worden.

De heer Loones citeert de uitspraak uit het Mobiliteitsplan dat de huidige bereikbaarheidskwaliteit moet worden vastgehouden en verbeterd. Volgens hem is dit een zeer verregaande uitspraak, waarover geen eensgezindheid bestaat. Hij verwijst hiervoor naar de discussie over de N34 en naar lokale mobiliteitsplannen waarin met het oog op het natuurbehoud bepaalde verbindingswegen worden geschrapt.

De heer Loones is ook de mening toegedaan dat de mogelijkheid van een ruimtelijke spreiding van werk moet worden benadrukt. In het plan wordt telewerk wel vermeld, maar niet uitgewerkt. Hij herhaalt dat ook de kernversterking momenteel te weinig maatregelen inhoudt en dat andere acties zich opdringen.

Tot slot benadrukt hij nogmaals de bijzondere uitdaging waarmee Vlaanderen op het vlak van de mobiliteit in de Vlaamse Rand wordt geconfronteerd. De Vlaamse tewerkstelling in Diegem, Zaventem of Woluwe is immers de voorbije jaren veel meer gestegen dan in Brussel.

De heer Jan Verfaillie uit de bedenking dat de meerderheid blijkbaar fundamenteel van mening

verschilt over de 25 missing links die volgens het plan moeten worden gerealiseerd. Hij uit de bedenking dat de tijd van de betonboeren toch wel achter de rug is en dat er meer aandacht mag worden besteed aan de zwakke weggebruiker. Hij vraagt de administratie of de realisatie van de missing links onontbeerlijk is om tot een goede mobiliteit in Vlaanderen te kunnen komen.

Mevrouw Wivina Demeester, voorzitter sluit zich hierbij aan door op te merken dat het inderdaad nodig is om te weten welke punten fundamenteel zijn om een verbeterde mobiliteit tot stand te kunnen brengen. Ze verwijst onder meer naar de gedachtewisselingen die al plaatsvonden over de mobiliteit in de regio Antwerpen. Ze wijst ook op de noodzaak om te weten welke budgetten daarvoor kunnen worden vrijgemaakt. Een budgettaire reflex is nodig om te voorkomen dat plannen plannen blijven. Zelf zegt ze voorstander te zijn van het stopprincipe, maar ze eist vooral duidelijkheid over wat al dan niet mogelijk is.

Minister Stevaert verklaart het volmondig eens te zijn met de voorzitter. Hij spreekt de hoop uit dat door dit debat de middelen zullen worden gemaximaliseerd.

De heer Malcorps komt ten slotte nog even terug op de opmerking van de heer Loones over het voorlopig karakter van het plan. Hij spreekt de hoop uit dat het plan meer dan louter goede voornemens is. Hij is van mening dat de commissie eigen aanbevelingen kan doen, maar dat zij ook duidelijk moet maken welke beleidsaanbevelingen uit het Mobiliteitsplan bindend worden verklaard en met andere woorden effectief zullen worden gefinancierd. Hij aanvaardt dat alle gedane aanbevelingen nodig worden geacht, maar wijst erop dat er met het oog op de prijs keuzes zullen moeten worden gemaakt. Hij zegt dat er voorlopig nog geen sprake is van tegenstellingen binnen de meerderheid, maar vermoedt dat die misschien zullen rijzen bij het maken van die definitieve keuzes.

Minister Stevaert zegt hierop dat een eensgezind standpunt zijn positie natuurlijk zou versterken. Hij zou graag met dit plan naar de regering stappen om het te laten goedkeuren. Volgens hem moeten ambities worden gecombineerd met een realistische aanpak. Hij maakt zich sterk dat de financiële kant haalbaar is als rekening wordt gehouden met het Financieringsfonds, de jaarlijkse stijging van de middelen binnen het Vlaams Infrastructuurfonds en de stijging van de middelen voor het openbaar vervoer.

De heer Desmyter vermeldt dat het plan globaal en geïntegreerd is. Dit impliceert dat door het niet nemen van bepaalde maatregelen de ambities niet volledig zullen worden gehaald, maar door de werking met modellen kan de impact van de niet-uitvoering wel worden ingeschat.

V. VERGADERING VAN WOENSDAG 24 OKTOBER 2001

– Bespreking per hoofdstuk

1. Toegankelijkheid

De heer Johan Malcorps merkt op geen principiële problemen te hebben met de manier waarop dit thema werd uitgewerkt in het plan. Hij is wel de mening toegedaan dat meer de nadruk moet worden gelegd op het specifieke probleem van de bewegingsarmoede van kinderen tussen 0 en 12 jaar. De invoering van een straatcode zou bijvoorbeeld voor meer verkeersveiligheid kunnen zorgen, waardoor kinderen weer op straat kunnen spelen of zich autonoom kunnen bewegen naar school of vrienden. Hij wijst erop dat er een cynische verklaring is voor de statistische daling van het aantal kinderslachtoffers in het verkeer : kinderen komen gewoon niet meer buiten. Hij verwijst vervolgens naar buitenlandse maatregelen die speciaal op kinderen gericht zijn.

De heer Malcorps formuleert ook de opmerking dat nog meer moet worden gewerkt aan de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met functiebeperkingen, zoals oudere mensen of personen met een handicap. Hij verwijst naar de Antwerpse pre-metro met voor personen met een handicap ontoegankelijke perrons. Hij voegt daaraan toe dat het vervoer op aanvraag ook belangrijk is en zoveel mogelijk moet worden geïntegreerd, zodat iedereen er een beroep op kan doen.

De heer Jan Verfaillie zegt dat de zinsnede op pagina 115 van het Mobiliteitsplan over het ontoreikende aanbod aan openbaar vervoer naar bedrijventerreinen, de kritiek van CD&V bij het decreet op de basismobiliteit ondersteunt. Er wordt te weinig rekening gehouden met de bestemming van het openbaar vervoer. Dit hypothekeert de inspanningen die werknemers en werkgevers op dit vlak willen leveren. Hij merkt op dat dezelfde opmerking kan worden gemaakt over het recreatieverkeer naar grote attractiepolen. Hij wijst erop dat hoofdstuk 4 eigenlijk een samenvatting is van de fundamentele opmerkingen van CD&V bij de bespre-

king van het decreet op de basismobiliteit. De BASIC's, namelijk Bestemming, Aansluitingen, Snelheid, Informatie en Comfort, zijn van fundamenteel belang voor de opwaardering van het openbaar vervoer tot een volwaardig alternatief voor de auto.

De volgende opmerking van de heer Verfaillie heeft betrekking op pagina 129 van het Mobiliteitsplan. Hij vraagt zich af waarom de normen op het vlak van de toegankelijkheid van openbare ruimtes en bussen pas moeten worden toegepast in 2005.

Hij verwijst vervolgens naar pagina's 137 en 138, waar sprake is van deeltaxi's. Hij stelt de vraag of het hier om de collectieve taxi's gaat uit het decreet op het personenvervoer over de weg. Hij formuleert ook een opmerking bij pagina 144 en maakt zich sterk dat de verkenning van de mogelijkheden ter verruiming van de tijdvensters tijdens de avonduren voor alle dagen moet worden uitgevoerd, en niet enkel voor het weekend.

Tot slot wijst de heer Verfaillie erop dat de mindermobielen-centrales niet de verdiende waardering krijgen in het rapport. Nochtans werken zij vaak met vrijwilligers. Het is nodig dat men gemeenten waar een centrale ontbreekt, stimuleert. Dat verdient de voorkeur boven een centrale uitbouw, die verder van de gebruikers staat. De bestaande gemeentelijke centrales tonen aan dat een lokale regeling goed kan werken.

Mevrouw Hilde Claes betreurt de afwezigheid van haar fractiegenoot die het sp.a-standpunt zou vertolken.

Inzake toegankelijkheid wil de heer *Didier Ramoudt* ervoor waarschuwen dat men niet in een duale maatschappij mag terechtkomen waarbij het openbaar vervoer voor de ene soort mensen bestemd is en de auto voor de anderen. Hij verwijst daarbij naar de reeds bekende gevaren van de kennismaatschappij en naar de e-generation. Nochtans gaat deze studie ervan uit dat de doelgroep van het openbaar vervoer een bepaalde soort van mensen is. De financieel sterkere groepen zullen volgens hem niet overtuigd worden van de voordelen van het openbaar vervoer.

In de inleiding staat dat het openbaar vervoer een volwaardig alternatief moet worden voor het privévervoer. Volgens de heer Ramoudt is dat een mooie, maar theoretische benadering. Hij denkt dat het niet mogelijk is de snelheid van het privévervoer te benaderen. Het openbaar vervoer moet een ander soort vervoer worden, dat een

nieuwe manier van samenleven kan aanbrengen. Hij vraagt zich bijvoorbeeld af of men in het openbaar vervoer geen televisieschermen kan plaatsen waarop mensen het nieuws kunnen volgen.

Hij haalt de passage aan waarin staat dat de prijs van het openbaar vervoer voor sommige groepen een rem zou zijn. Hij meent dat men daarvoor een oplossing moet vinden. De beslissing om de 65-plussers gratis te laten reizen was al een stap in die richting. Hij begrijpt wel dat deze maatregel haar oorsprong vindt in een sociale bekommernis en dat het de bedoeling is deze mensen uit hun isolement te halen. Hij heeft echter nog steeds bedenkingen bij dit initiatief. Hij meent dat er nu reeds ongewenste neveneffecten zijn en dat die in de toekomst nog groter zullen worden. Het aantal 65-plussers zal nog aanzienlijk toenemen. Nu hebben velen onder hen nog niet de reflex om gratis met het openbaar vervoer te rijden, omdat ze er ook in het verleden geen gebruik van maakten.

De drempel is dus nog te hoog. Men mag er namelijk niet zomaar vanuit gaan dat iedereen weet hoe hij het openbaar vervoer moet gebruiken. Hij meent dat men op termijn zal geconfronteerd worden met een massa gratis reizigers die moeilijk te begeleiden zal zijn. In tegenstelling tot de NMBS hanteert De Lijn ook geen restricties voor de reistijden. Het gevaar bestaat dat er binnen het maatschappelijk bestel een conflictsituatie zal ontstaan tussen diegenen die betalen en zij die gratis reizen. Wanneer zijzelf het eerst op de bus zitten, hebben jongeren niet langer de elementaire beleefdheid om recht te staan voor ouderen. Ze zullen eventueel zelfs moppen als hun plaats is ingenomen door iemand die niet betaalt.

De eerste prioriteit van de jongeren is mobiliteit. Ze willen veilig, gemakkelijk en goedkoop overal naartoe kunnen gaan. Als men in dit land iets nieuws introduceert, dan wordt dat snel een verworven recht, dat nog moeilijk terug te schroeven is.

Om een mentaliteitswijziging tot stand te brengen moet in de eerste plaats aandacht worden besteed aan de jeugd, volgens de heer Ramoudt. Het kan niet de bedoeling zijn om gepensioneerden met een hoog pensioen mee te laten genieten van de sociale maatregel voor gratis openbaar vervoer. Het zijn de jongeren die we naar het openbaar vervoer moeten brengen en niet de gepensioneerden. De mogelijkheid van gratis openbaar vervoer voor schoolgaande jeugd voor het traject tussen huis en school moet worden onderzocht. Het ligt voor de

hand dat ze tijdens de vakanties en het weekend wel moeten betalen.

Minister Steve Stevaert repliceert dat geen onderscheid mag worden gemaakt tussen verschillende categorieën van gepensioneerden. Wie een hoog inkomen heeft betaalt hoge belastingen.

Deze groep mag geen tweede keer worden gestraft door hun de voordelen op het vlak van openbaar vervoer te ontnemen. Aan het solidariteitsprincipe mag niet worden geraakt. De minister is het er wel mee eens dat er kan worden nagedacht over een uitbreiding van het gratis openbaar vervoer naar andere doelgroepen.

Niet alleen de overheid kan daarbij een rol spelen : momenteel wordt overleg gevoerd met de werkgevers voor het gebruik van openbaar vervoer door de werknemers. Dit project zal een enorm succes zijn, als de VMM het goed aanpakt. Voor de groep van minvijftientigjarigen bestaat de buzzy-pas, die enorm veel succes heeft. De inkomsten van het openbaar vervoer zijn erdoor toegenomen, terwijl de meerkosten minimaal zijn. In Gent wordt de leeftijd voor gratis openbaar vervoer opgetrokken van 12 tot 14 jaar.

De idee daarbij is dat kinderen vanaf die leeftijd met de fiets naar school kunnen : het fietsgebruik moet worden gestimuleerd. Minister Stevaert pleit ervoor om het probleem van openbaar vervoer bij jongeren te benaderen vanuit het streven naar gratis onderwijs. De buzzy-pas drukt de prijs voor het onderwijs.

Recent onderzoek heeft volgens de minister aangetoond dat 56 procent van de inwoners van Hasselt met het openbaar vervoer, de fiets of te voet naar de markt komen. Door het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren en bewaakte fietsenstallingen aan te bieden is het dus echt wel mogelijk om iets te veranderen. *De heer Jan Verfaillie* vraagt of ook onderzocht werd hoeveel procent van de marktbezoekers in Hasselt voor de maatregelen op het vlak van openbaar vervoer zonder wagen naar de markt kwamen. De minister antwoordt dat dit nooit onderzocht is : mobiliteit was immers niet belangrijk voor de overheid. Hij onderstreept echter dat er in Hasselt wel degelijk sprake is van een trendbreuk, dankzij een aangepast flankerend beleid.

De heer Ramoudt is het niet eens met de redenering van de minister over gepensioneerden, openbaar vervoer en fiscaliteit. Een werkend echtpaar draagt bijvoorbeeld nog meer bij dan een gepen-

sioneerde, door belastingen en sociale zekerheid. Met dit soort redeneringen kan men blijven discussiëren. Spreker beklemtoont opnieuw dat vooral jongeren moeten worden gestimuleerd om het openbaar vervoer te gebruiken.

De heer Ramoudt wijst erop dat in het mobiliteitsplan staat dat busroutes vanwege de veiligheid door bewoond gebied moeten lopen. Wat is daarvan de bedoeling? Moeten bepaalde gebieden dan verstoken blijven van openbaar vervoer? De heer Desmyter antwoordt dat onderzoek heeft uitgewezen dat veel gebruikers van het openbaar vervoer zijn afgehaakt doordat de bushaltes vaak gesitueerd zijn buiten bewoonde zones.

De heer Ramoudt vraagt of dat een voldoende reden is om het openbaar vervoer alleen langs gebouwde zones te laten rijden. De heer Desmyter repliceert dat een en ander tezamen met andere maatregelen moet worden bekeken, zoals bijvoorbeeld de ontsluiting van bedrijfszones. De bushaltes moeten gekozen worden in gebieden waar er een zekere sociale bewaking mogelijk is. De minister wijst erop dat de bushaltes in het verleden zo ver mogelijk van woningen vandaan werden gehouden, wegens de negatieve perceptie van het openbaar vervoer. Daarvan moeten we nu afstappen. Bij de lokalisatie moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid van sociale bescherming. De heer Denys vraagt of dat verzoenbaar is met het concept van basismobiliteit. De minister antwoordt dat er door de basismobiliteit juist zeer veel bushaltes zullen bijkomen.

De heer Ramoudt citeert uit een artikel in *De Morgen* van 24 oktober 2001, waaruit blijkt dat jonge meisjes wel met de tram naar school gaan maar 's avonds niet alleen op de tram durven. Volgens hem moet de overheid het signaal geven dat openbaar vervoer veilig en stipt is, aan de wachtplaatsen en aan boord.

De heer Desmyter bevestigt dat de thematiek van de sociale veiligheid heel belangrijk is. Na 18 uur durven mensen bijvoorbeeld niet meer van de administratieve gebouwen van de Vlaamse Gemeenschap aan het Noordstation naar dat station omdat ze zich niet meer veilig voelen. Daarom wordt op bladzijde 137 van het mobiliteitsplan gepleit voor verzamelroutes voor op- en afstapplaatsen, onder het zicht van de bevolking.

Volgens *de heer Ramoudt* is verkeersveiligheid de kapstok van heel het mobiliteitsprobleem. De regering zou dan ook bijzondere aandacht moeten schenken aan verkeerseducatie. De veronderstel-

ling dat wie zich in het verkeer begeeft ook werkelijk de verkeersreglementering kent, blijkt immers niet te kloppen: heel wat fietsers en voetgangers lappen het verkeersreglement vaak aan hun laars. Daarom gaat de heer Ramoudt er bij minister Vanderpoorten op aandringen werk te maken van verkeersopvoeding, vanaf het lager onderwijs. Hij zal voorstellen om leerlingen in de lagere school de kans te geven om, naar analogie met het zwembrevet, ook een fietsbrevet te behalen: een soort beloning voor een goede verkeersperceptie. Hoe die beloning er concreet moet uitzien, laat hij nog in het midden.

De heer Malcorps is het er mee eens dat kinderen, in hun eigen belang, moeten gestimuleerd worden tot verkeerseducatie. Maar hij stelt ook dat het probleem niet mag omgekeerd worden en de schuld van de verkeersslachtoffers niet bij de zwakke weggebruikers mag gelegd worden: het zijn niet de fietsers die de vrachtwagens doodrijden. Zijn partij blijft voorstander van een rijbewijs met strafpunten maar dat blijkt federaal niet haalbaar.

De heer Robert Voorhamme wijst er op dat men, vanuit het oogpunt van mobiliteit en toegankelijkheid, een onderscheid moet maken tussen bedrijvigheden die een goederenstroom op gang brengen en bedrijvigheden die een personenstroom veroorzaken. Dichtbewoonde gebieden zijn vaak ontsloten door een dicht openbaarvervoersnet. Bedrijvigheden die goederenstromen veroorzaken zijn daarentegen vaak ingeplant in zones die moeilijker toegankelijker zijn via het openbaar personenvervoer. Het mobiliteitseffectenrapport en het ruimtelijk beleid moeten daarom de inplanting van activiteiten stimuleren op plaatsen waar er een dicht netwerk van openbaar vervoer voor personen bestaat. Lang niet alle inplantingen voor opleiding bijvoorbeeld – niet alleen scholen maar ook centra voor permanente vorming – zijn te vinden in stedelijke kernen; tal van nodeloze verplaatsingen zijn het gevolg.

De heer Voorhamme waarschuwt ook tegen een al te sterk stimuleren van het thuiswerken. Vanuit mobiliteitsoogpunt is dat natuurlijk ideaal maar vanuit sociaal oogpunt moet het thuiswerk genuanceerd bekeken worden. De spreker pleit eerder voor het stimuleren van werkstations. Die bieden mensen de mogelijkheid om dicht bij huis te werken en zijn voor bedrijven financieel rendabeler dan een wijdverspreid systeem van thuiswerk.

Zo worden controles voor een werkgever gemakkelijker en efficiënter. Bij werknemers zou voortdurend thuis werken verwarrend zijn.

De heer Ramoudt stelt dat uit een heel aantal onderzoeken, onder meer in Engeland, blijkt dat de werknemer, die altijd thuis werkt, al na een korte periode er niet meer in slaagt een onderscheid te maken tussen werk en familiaal leven. Telewerk kan, maar niet meer dan twee dagen per week. De overheid zou het goede voorbeeld moeten geven, in tegenstelling tot de huidige concentratie van overheidsdiensten in Brussel. Thuiswerk kan bijvoorbeeld voor de vertaaldiensten van het federale parlement.

De heer Voorhamme zegt dat een restrictief prijsbeleid voor parkeren de toegankelijkheid voor auto's negatief lijkt te beïnvloeden. Bij nader toezien kan een restrictief parkeerbeleid de toegankelijkheid ook voor autoverkeer verbeteren. Er zijn daarenboven andere vervoersmogelijkheden waarvoor de toegankelijkheid verbetert door een restrictief parkeerbeleid. Nodeloos autoverkeer en het foutparkeren hinderen immers fietsers en voetgangers.

Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen bewonersparkeren, commercieel parkeren en parkeren voor werknemers. Voor bewonersparkeren is het voorzien van bewonerskaarten onvoldoende. Een actief beleid is noodzakelijk : men moet de kernen herinrichten, bijvoorbeeld door waar mogelijk enkel éénrichtingsverkeer toe te laten. Daardoor zou veel ruimte gewonnen worden, die ter beschikking kan gesteld worden van de bewoners. Eventueel zouden op bepaalde plaatsen enkel bewoners mogen parkeren. De praktijk bewijst immers dat de bewonersparkeerkaart weinig garantie biedt dat er ook effectief plaats is in de woonbuurt, zelfs op plaatsen waar voor parkeren betaald moet worden. Het reserveren van parkeerplaatsen voor bewoners gaat natuurlijk ten koste van de parkeerplaatsen voor andere bestuurders.

Volgens de spreker moeten er een aantal maatregelen genomen worden om het comfort van het openbaar vervoer te verhogen. Het comfort in de voertuigen, zeker bij de spoorwegen, kan beter. De dubbeldekvuortuigen bieden bijvoorbeeld veel minder comfort dan andere recente voertuigen. Voorzien in comfortabele rijtuigen, zoals bij de hogesnelheidstreinen, moet ook kunnen voor kortere afstanden. In de Verenigde Staten, waar privébedrijven spoorwegen uitbaten, is er veel geïnvesteerd in het comfort van voertuigen. Dat is commercieel noodzakelijk om reizigers aan te trekken.

Ook de haltes moeten comfortabel en veilig zijn. De haltes moeten een hogere prioriteit krijgen bij de inrichting van de openbare ruimte, zelfs als dat ten koste gaat van de andere vervoersmodi. Voor

iedereen moet immers duidelijk zijn dat het openbaar vervoer belangrijker is dan andere bepaalde andere vervoersmogelijkheden.

Het onveiligheidsgevoel houdt mensen weg van openbaar vervoer. Het veiligheidsgevoel versterkt men niet enkel door meer controlemechanismen : meer camera's, veiligheidsmensen, beperken van het aantal deuren, ... De heer Voorhamme denkt dat deze maatregelen zelfs het onveiligheidsgevoel kunnen doen stijgen. Uit studies blijkt dat het onveiligheidsgevoel daalt als er meer mensen zijn, terwijl het dan niet noodzakelijk veiliger is. Het is dus belangrijk dat openbare ruimtes de mensen niet isoleren. Indien dat een criterium is voor de inrichting van openbare ruimtes, kan men op een zachte manier het latente onveiligheidsgevoel tegengaan.

De heer Voorhamme meent dat De Lijn meer en andere mensen aantrekt dan vijf of tien jaar geleden. Doordat meer bevolkingsgroepen gebruik maken van De Lijn, neemt het veiligheidsgevoel toe. Het feit dat nu meer ouderen gebruik maken van De Lijn, komt in wezen beter overeen met de samenstelling van onze samenleving want hun aandeel is verrassend hoog. In het verleden maakten heel wat ouderen geen gebruik meer van het openbaar vervoer.

Tariefmaatregelen zijn volgens de spreker uitermate belangrijk om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Doordat de mensen steeds meer bevolkingsgroepen op De Lijn terugvinden, verdwijnt het gevoel dat slechts paria's gebruik maken van het openbaar vervoer. In bepaalde gebieden is het openbaar vervoer nu eenmaal efficiënter dan de wagen.

Minister Steve Stevaert herinnert zich dat vervoersarmoede een marginaal thema was toen hij voor het eerst aantrad als minister. Een samenleving moet erin slagen onzichtbare groepen aan bod te laten komen. De minister vindt het positief mocht er geklaagd worden dat er te veel ouderen op de bus zitten.

De heer Voorhamme vindt het normaal dat het reiscomfort op bepaalde tijdstippen afneemt omdat er meer reizigers zijn. Toch verschilt het tijdsgebruik per bevolkingscategorie : ouderen en jongeren gebruiken het openbaar vervoer niet op hetzelfde moment. Daarom pleit de spreker ervoor ook 's avonds en 's nachts voor openbaar vervoer te zorgen in een aantal – vooral stedelijke – gebieden.

De heer Ramoudt waarschuwt ervoor dat 65-plussers gratis laten reizen op de piekmomenten van het betalend verkeer tot overbezetting leidt wat het reiscomfort aantast. Volgens de heer Voorhamme wijst deze opmerking op een zeker wantrouwen in de intelligentie van de bevolking. Ouderen beseffen al te goed dat ze tijdens de piekmomenten maar moeilijk een zitplaats zullen vinden en ze proberen de piekmomenten nu al te vermijden. Minister Steve Stevaert beaamt dat laatste. Afsluitend merkt de heer Voorhamme op dat een andere oplossing erin kan bestaan voor meer rijtuigen te zoeken.

Minister Steve Stevaert merkt op dat uit een onafhankelijke studie blijkt dat de kwaliteit van het openbaar vervoer verbetert. Een belangrijk criterium in het beoordelen van de kwaliteit is de frequentie ervan. De Kusttram reed vroeger eenmaal om het uur. Nu rijdt de Kusttram om de tien minuten. Volgens bepaalde modellen is één tram om de drie à vier minuten haalbaar, maar voorlopig hoopt men op één tram om de acht minuten. Bovendien neemt het subjectieve onveiligheidsgevoel af naarmate er meer bevolkingscategorieën gebruik maken van het openbaar vervoer.

Bovendien beschouwt de minister een capaciteitsprobleem als een luxeprobleem want vroeger reden veel bussen en trams leeg rond. De Vlaamse overheid heeft bewust voor de 65-plussers gekozen. Het is een goedkope doelgroep : vroeger namen ze toch het openbaar vervoer immers niet. Capaciteit opvullen kost niets. Bovendien kan eventuele overlast nog opgevangen worden met tussenbakken. In Antwerpen heeft men daarom de zogenaamde Hermelijnen ingevoerd. Ten slotte wordt de dure spoorinfrastructuur nu eindelijk gebruikt.

De NMBS kan haar capaciteit niet zo snel verhogen omdat ze in eigen beddingen moet rijden. Wie nu beslist in het spoorwagennet te investeren, heeft pas over tien jaar resultaat. Wie in De Lijn wil investeren, merkt het resultaat al na twee jaar. In tegendeel tot wat men aanvankelijk beweerde, blijkt uit het experiment in Hasselt duidelijk dat gratis openbaar vervoer niet leidt tot de marginalisering ervan.

De heer André Denys benadrukt dat comfort belangrijk is. De trein nemen tijdens een piekmoment is vermoeiend. Hij vraagt de minister daarmee rekening te houden bij het toekennen van prijsstimuli. *De heer Voorhamme* wil niet dat de prijs afhankelijk wordt van het moment waarop men de trein neemt. Dergelijke maatregel zou het openbaar ver-

voer te ingewikkeld maken. Openbaar vervoer is pas aantrekkelijk als het voor een permanent aanbod zorgt. De stadslijnen, die vlot verlopen, trekken zelfs mensen aan die met een andere, minder vlotte lijn dichterbij hun bestemming kunnen komen. De heer Voorhamme vindt het belangrijk te denken vanuit het standpunt van de klant. Wie met De Lijn reist, overbrugt een korte afstand en vindt het daarom niet erg even te moeten rechtstaan. Wie met de trein reist, overbrugt een veel grotere afstand. Als hij of zij moet rechtstaan, zal het gevoel van ontevredenheid groter zijn. De NMBS kampt wegens werken met een capaciteitsprobleem. De heer Voorhamme hoopt dat dit probleem in de toekomst verdwijnt en dat er tegelijkertijd voor meer en comfortabelere treinen gezorgd wordt.

De heer Ramoudt stelt dat comfort zeer belangrijk is. Hij vertelt dat hij gisteravond getuige geweest is van een incident op de trein : twee koppels hadden plaatsgenomen in eerste klas en die met twee treincontroleurs een serieuze discussie hadden over het feit dat ze al jaren een abonnement betalen maar acht op tien keer moeten rechtstaan. Voorts stelt hij dat wat de heer Voorhamme zegt, niet correct is. Sommige bustrajecten duren langer dan een gewoon treintraject en waar de mensen moeten rechtstaan. Een lijnbus telt 38 zitplaatsen en 42 staanplaatsen. Omwille van de veiligheid is het niet langer verantwoord dat mensen op de lijnbussen moeten rechtstaan op het interstedelijk vervoer. Aan de klanten moet het nodige comfort geboden worden en daarvoor moeten de nodige budgetten uitgetrokken worden. Hij is van mening dat de minister zich niet achter de kostprijs kan verbergen. Voor het interstedelijke verkeer is het essentieel dat men mensen op een deftige manier kan vervoeren en dat ze kunnen zitten.

De heer Desmyter stelt dat het primordiaal is om erin te slagen het aandeel van het openbaar vervoer in de avondspits te laten stijgen van 15 naar 19 procent zoals bepaald in het duurzame scenario. Voorts merkt hij op dat er heel wat maatregelen voorgesteld zijn om de bestaande spoorinfrastructuur beter te benutten.

In samenwerking met de NMBS zal nagegaan worden of de spoorinfrastructuur, rekening houdend met de nieuwe technologische ontwikkelingen zoals telematica, niet beter benut kan worden. Hij wijst ook op het spanningsveld met betrekking tot de veiligheid : er moet een bepaalde tussentijd zijn tussen twee treinen die aankomen.

De heer Verfaillie heeft een bedenking bij het feit dat de heer Voorhamme pleit voor aparte zones voor bewoners. Volgens hem had de stad Leuven zones ter beschikking gesteld waar bewoners konden parkeren, maar de sp.a-burgemeester heeft die afgeschaft.

2. Verkeersveiligheid

De heer Johan Malcorps vindt dat het rapport de verschillen tussen erf- en doorstroomfunctie zeer interessant analyseert. Er moet inderdaad nagedacht worden over mogelijkheden om beide te scheiden en om de eerstgenoemde functie te beklemtonen. De bestaande woonerven zijn immers onbevredigend : ze staan al te vaak volgeparkeerd en er is nog altijd veel – gelukkig meestal traag – verkeer. Ook de zone 30-regeling geeft aanleiding tot veel discussie. Toch verdient die een veralgemeende aanbeveling. Misschien is het nodig nog radicalere keuzes te maken, zoals het autovrij maken van hele centra, in overleg met de bewoners. De European carfree day heeft – alvast elders in Europa – zijn succes al bewezen. De spreker geeft wel toe dat het hier om een eendaags en dus vrijblijvend initiatief gaat. Ook sommige steden bij ons, zoals Gent en Brugge, kozen voor een deel van de binnenstad voor een autovrij model. Nog een alternatief wordt gevormd door de woon- of leefstraten, waarbij de bewoners verderop in de buurt parkeren. Het is wellicht mogelijk om zoiets te realiseren in nieuwe verkavelingen, waarbij men dan precies die mensen aantrekt die bewust daarvoor kiezen. Kiezen voor een leefbare stad betekent ook dat men de stad aantrekkelijk maakt voor bepaalde mensen. Zo vereist omgaan met de auto in de stad dat men een vorm van residentieel parkeren in de onmiddellijke omgeving vindt. Dat hoeft daarom niet vlak voor de deur te zijn, of evenmin in een privé-garage voor elke woning. Wel moet men beseffen dat de mogelijkheid van residentieel parkeren voor veel mensen een beslissende factor kan zijn voor de keuze voor of tegen stadsvlucht. Tegelijk is het ook weer niet de bedoeling het aantal parkeerplaatsen in de stad te laten oplopen. Ten aanzien van winkelparkeren kan de aanpak best restrictiever zijn. Dat hoeft evenmin vlak voor de winkeldeur en ook niet gratis.

Hij stelt dat het woon-werkverkeer voor zijn fractie op de derde plaats komt. Het mag niet de regel zijn dat iedereen tot vlak bij zijn werkplaats wil rijden. Parkeer- en rijvoorzieningen, vlot openbaar vervoer en witte fietsen kunnen hier een oplossing bieden.

Om iets te doen aan het parkeerprobleem moet men volgens hem een hiërarchie aanbrengen. Op de eerste plaats komt het woonparkeren, daarna het winkelparkeren en ten slotte het werkparkeren.

Er zijn twee belangrijke elementen : de mogelijkheden onderzoeken om bepaalde zones of periodes autovrij te verklaren en een restrictief parkeerbeleid. Ook de voorstellen rond snelheidsbeperkingen heeft zijn fractie kunnen waarderen. Hij meent dat er op federaal niveau een hiërarchie van wegen zou kunnen bepaald worden, waarbij wordt aangegeven op welke wegen er 30, 50 of 70 kilometer per uur kan gereden worden. Op de meeste secundaire wegen zou een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur kunnen gelden, zodat een toegelaten snelheid van 90 kilometer per uur eerder uitzonderlijk zou worden.

Minimaal zouden de gemeentebesturen de kans moeten krijgen om de maximumsnelheid te bepalen voor de wegen op hun grondgebied, ook als dat provincie- of gewestwegen zijn. Dat zou de veiligheid en de verkeersleefbaarheid ten goede komen. Toestanden zoals die in Londerzeel, waar de gemeentelijke plannen op een federaal njet zijn gestoten, wil zijn fractie vermijden.

Het gebruik van de intelligente snelheidsbegrenzer wordt aangegeven als een mogelijkheid. Over de fracties heen bestaat de ambitie om daaraan verder te werken. Sommigen hebben wel andere bijgedachten wanneer ze spreken over een variabilisering van de snelheid ; Agalev streeft naar een verlaging van de snelheid ; Men staat al vrij ver met de experimenten ter zake. Heel wat automobilisten zijn gewonnen voor dergelijke ingrepen. De heer Malcorps meent dat er in Vlaanderen op grotere schaal moet geëxperimenteerd worden. De automatische snelheidsbegrenzer maakt een aantal andere maatregelen zoals ingrepen in de weginfrastructuur of storende controlemaatregelen misschien overbodig. We moeten afwegen welke maatregelen het meeste comfort bieden en wat de grootste bedreiging van de privacy vormt. Als het experiment gunstig geëvalueerd wordt, moeten we het gaan toepassen.

3. Regeling van de verdere werkzaamheden

De heer Verfaillie merkt op dat het weinig zin heeft om vlug zijn opmerkingen over verkeersveiligheid te spuien als er daarover nog gedebatteerd wordt in een volgende vergadering.

De heer heer André Denys, voorzitter stelt voor om het debat verder te zetten op dinsdagnamiddag 6 november en woensdagvoormiddag 7 november. Dan worden ook de delen verkeersleefbaarheid, en natuur- en milieukwaliteit besproken. De vertegenwoordigers van de administratie zullen dan ook op de vragen antwoorden.

VI. VERGADERING VAN DINSDAG 6 NOVEMBER 2001

– Bespreking per hoofdstuk (Voortzetting)

Antwoorden van de administratie LIN

De heer Jul Van Aperen, voorzitter kondigt aan dat de administratie LIN vandaag antwoordt op de vragen over bereikbaarheid en toegankelijkheid, die tijdens de vorige vergaderingen werden gesteld.

De heer Jan Verfaillie vroeg waarom niet alle vervoersmodi besproken werden en verwees onder meer naar het ontbreken van light rail, luchtvaart, maritiem verkeer en pijpleidingen.

Volgens de heer Fernand Desmyter hebben de luchtvaart en het maritiem verkeer een andere sociale en economische dimensie dan het landtransport. Voor het maritiem transport worden thans afzonderlijke strategische plannen opgemaakt.

Bij het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd ook rekening gehouden met het verkeer aan landzijde dat door het haventransport wordt veroorzaakt. Ook voor het aparte domein van de luchtvaart is een strategische studie, tenminste op Europees vlak, noodzakelijk.

Op pijpleidingen wordt niet erg gefocust. Er zijn al heel wat pijpleidingen aangelegd. Bepaalde transporten van chemische producten kunnen ook nog via pijpleidingen, maar binnen de planperiode tot 2010 kan daarvan volgens de heer Fernand Desmyter niet veel effect op de mobiliteit verwacht worden. Pijpleidingen leggen is vandaag overigens niet evident : er moet rekening gehouden worden met infrastructuur en ruimtelijke ordening. Light rail wordt niet uitdrukkelijk vernoemd maar de administraties ziet er wel mogelijkheden in.

Bij het hoofdstuk over het openbaar vervoer zijn voornamelijk doelstellingen en kwaliteitscriteria vooropgesteld die door de Vlaamse Vervoersmaatschappij moeten gegarandeerd worden. Bij de verdere uitwerking van al die voorstellen kan light rail aan bod komen.

Op de vraag van de heer Jan Verfaillie waarom er geen grotere inspanning geleverd wordt om de bezettingsgraad van personenwagens te verhogen, antwoordt de heer Fernand Desmyter dat de lage bezettingsgraad vooral te vinden is in het woonwerkverkeer en het zakelijk verkeer. Een en ander heeft te maken met de gezinsverdunning. Ook de flexibilisering van de arbeidsuren heeft een negatieve invloed. Er kunnen inspanningen geleverd worden om de bezettingsgraad te verhogen, door de opmaak van bedrijfsvervoerplannen. Die komen uitdrukkelijk aan bod in de nota Modellenanalyse.

Er moet een einde gemaakt worden aan de wildgroei van bedrijfswagens en werknemers die in de nabijheid van het werk wonen moeten financieel gestimuleerd worden. Hiervoor zijn wetgevende en fiscale maatregelen noodzakelijk.

De heer Fernand Desmyter treedt de waarschuwing van de heer Jan Verfaillie bij dat de opgelegde leveringstijden in autoloze en autoluwe stadscentra het goederenvervoer niet in de spits mogen jagen. Dit aspect moet mee opgenomen worden bij de opmaak van de lokale mobiliteitsplannen en moet ook op het overleg met de sociale partners geplaatst worden.

De heer Jan Verfaillie vroeg ook naar een verklaring van het feit dat het aandeel van het openbaar vervoer op lokaal niveau afneemt, terwijl de verplaatsingstijdsfactor er gunstiger is dan voor een wagen, zoals blijkt uit tabel 11. Hij wilde ook weten op welke basis de vooropgestelde verplaatsingstijdsfactoren van tabel 23 bepaald werden.

De heer Fernand Desmyter verduidelijkt dat in tabel 11 geen marktaandeel worden weergegeven, maar wel een evolutie van het aantal verplaatsingen per vervoersmodus. Uit tabel 13 blijkt dat de marktaandeel op lokaal niveau ongewijzigd blijven : zowel nu als in 2010 59 procent voor de auto en 10 procent voor het openbaar vervoer.

De verbetering van de Vf-factor voor het openbaar vervoer – dit is de deling van de reistijd met het openbaar vervoer door de reistijd voor eenzelfde traject met de auto – op het lokaal niveau is volledig te verklaren door een verslechtering van het autoverkeer en is dus een onstabiele verbetering met weinig impact op de marktaandeel. De streefwaarden voor de verplaatsingstijden in tabel 13 werden bepaald aan de hand van de doorrekening van het doelstelling 2010-scenario met het multimodaal model, waarin door de consistente maatregelenpakketten zowel de reistijd voor de auto als die

voor het openbaar vervoer verbetert, in samenhang met begeleidende maatregelen zoals de prijs.

De heer Jan Verfaillie merkte ook op dat het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen het op bladzijde 74 en 75 heeft over een efficiëntere ruimtelijke organisatie van de activiteiten zonder te verwijzen naar thuiswerk of telewerkkantoren. De heer Fernand Desmyter repliceert dat in dat ontwerp eveneens wordt gepleit voor een betere tijdsordening van activiteiten en volledige of gedeeltelijke vervanging van verplaatsingen door telewerk. Maar hij verwacht hiervan geen mirakels. Bij de Vlaamse overheid lopen momenteel een aantal proefprojecten rond telewerk. Die impliceren goede afspraken tussen het diensthoofd en diens medewerkers.

Uit de eerste conclusies van de proefprojecten blijkt dat het niet goed is om voortdurend thuis te werken omwille van de vervlechting tussen werk en privéleven en de beperkingen voor het werken in team. Een combinatie van thuis en op kantoor werken is aangewezen.

Er zijn ook mogelijkheden via telewerk- of satellietkantoren. Bepaalde bedrijven passen dat al toe. Goede informaticavoorzieningen zijn hiervoor een absolute noodzaak. De problematiek van telewerken moet besproken worden op het Vesoc-overleg. Hij denkt echter dat 20 procent niet haalbaar is.

Er is ook opgemerkt dat goede bewegwijzering zoekverkeer kan vermijden. Daarvoor zijn niet steeds hoogtechnologische oplossingen noodzakelijk. De opmerkingen over het gebrek aan uniformiteit bij bewegwijzering en gebrekkige aanduiding van fietsroutes, zijn terecht. Bij de verdere uitwerking zal daarmee rekening gehouden worden. In Nederland bestaat er een gezamenlijk plan van alle overheden voor de bewegwijzering. Ook in Vlaanderen zou het aangewezen zijn dat de gewesten in samenwerking met de gemeenten en provincies een voorstel voor bewegwijzering uitwerken.

Goederenverkeer over spoor en water kunnen elkaar hinderen. Openstaande bruggen kunnen ook files veroorzaken. De vraag is wat voorrang heeft, spoor- of watervoer. Een paar jaar geleden was een gebrek aan overleg de oorzaak van dergelijk conflict bij het zeekanaal Brussel-Schelde : de NMBS wijzigde de dienstregeling zonder de diensten van de NV Zeekanaal op de hoogte te brengen. Goede afspraken en overleg zijn onontbeerlijk. De ontwikkelingen in informatie- en communicatietechnologie zullen ook real-time opvolging van treinen en vaartuigen mogelijk maken. De telematicasystemen van de spoorwegen en het

Vlaams Gewest moeten beter op elkaar afgestemd worden.

Er was opgemerkt dat de Oosterweelverbinding de A102 overbodig maakt. Er wordt voorrang gegeven aan de Oosterweelverbinding. Er zijn echter nog geen aanwijzingen dat de A102, waarin ook in het RSV voorzien wordt, daardoor overbodig wordt. Er wordt momenteel een mobiliteitsplan voor het grootstedelijk gebied Antwerpen gemaakt met een meer fijschalig multimodaal model voor de provincie. Dat kan uitsluitel geven over de toegevoegde waarde van de A102, na de realisatie van de Oosterweelverbinding. In het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen is sprake over de A12 op Vlaams grondgebied. Het spreekt vanzelf dat er overlegd moet worden met Nederland om na te gaan wat het volledige streefbeeld is.

De heer Fernand Desmyter stelt dat de opstellers akte nemen van de opmerkingen over de N31 Brugge-Zeebrugge waar ventwegen te verkiezen zijn boven een extra rijstrook ; over de brug van Temse en over het ombouwen van de A12 tot autoweg.

Er werd ook opgemerkt dat er onvoldoende aandacht besteed wordt aan de bestemming van het openbaar vervoer, vooral aan de aansluiting op industrieterreinen, KMO-zones, recreatiezones en andere publiekstrekken. Bij de uitwerking van het concept voor de verbetering van het openbaar vervoer zal inderdaad aandacht moeten besteed worden aan de bestemming, meer bepaald ook aan de bedrijvenzones. Er is vooral gekeken naar de ambitieniveaus en de principes uit de decreten over de basismobiliteit en netmanagement.

De VVM moet zo nodig de lijnen aanpassen, vooral om problemen in verband met woon-werkverkeer te verhelpen. Het gebruik van het openbaar vervoer kan ook gestimuleerd worden door bedrijven onder meer via bedrijfsvervoerplannen. In de komende maanden kunnen hieromtrent acties verwacht worden.

In verband met de opmerkingen over spoorprojecten van De Lijn, onder meer de uitbating van een light-railverbinding op de lijn Eeklo-Maldegem, verwijst hij naar voornoemde algemene opmerkingen over dergelijke verbindingen.

Men neemt akte van de opmerking dat de lijn 11 ook kan gebruikt worden voor reizigersvervoer en ingeschakeld worden in het voorstadsnet rond Antwerpen. Verder waren er de vragen in verband met het beperken van P-treinen en een uitbreiding van

het treinaanbod tijdens de spitsuren met toch voldoende rijpaden voor het goederenvervoer. Er werd gesuggereerd om buiten de spitsuren een aantal reizigerstreinen te schrappen en zo ruimte te creëren voor goederenverkeer.

In het plan staat al dat het aantal P-treinen zal dalen ten gunste van IC-verbindingen. Het is beter dat het goederenverkeer buiten de spitsuren blijft. Bepaalde lijnen kunnen wel voornamelijk voor goederenverkeer gebruikt worden : lijn 11 ; de IJzeren Rijn ; de tweede spoorwegtoegang tot de haven van Antwerpen. Er moet gezocht worden naar de meest aangewezen organisatie van het personen- en goederenvervoer.

In antwoord op de opmerking dat de beperking van het aantal parkeerplaatsen bij de multimodale knooppunten ertoe zal leiden dat de automobilisten zullen doorrijden naar hun eindbestemming, stelt de heer Fernand Desmyter dat in het concept voor kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer uitgegaan wordt van een sterke verbetering van het voortransport met openbaar vervoer, onder meer door het decreet over de basismobiliteit.

Er moet ook veel meer aandacht besteed worden aan de fiets als voortransportmiddel. De maatregelen ter verhoging van kwaliteit en veiligheid voor fietsers zullen opgenomen worden in het ontwerp beleidsplan fiets. Daarvoor zijn al heel wat deelstudies uitgevoerd. De bedoeling is dit ontwerp eind juni 2002 voor te leggen aan de minister.

Het is waar dat plannen ontwerpen vandaag arbeidsintensiever werk is dan vroeger. De regelgeving is immers veel complexer geworden en bovendien moet men verschillende alternatieven tegen elkaar afwegen. Tot slot moet men ook nog eens voldoende maatschappelijke steun zien te vinden. Dat alles vergt tijd. Het resultaat is echter in twee opzichten beter : de kwaliteit is beter en men heeft minder problemen bij de uitvoering.

De vragen van de heer Johan Malcorps over het openbaar vervoer en over het telewerk waren gelijkaardig aan die van de heer Verfaillie. Ze werden al beantwoord. Dat geldt ook voor de vragen van de heer Didier Ramoudt over het openbaar vervoer.

Minister Steve Stevaert gaf de meeste antwoorden zelf. Bij zijn vraag naar de mogelijke benadeling van de gewone reizigers door de promotie voor (toeristische) evenementen, merkt de heer Desmyter op dat de inschakeling van het openbaar ver-

voer voor dergelijke acties vereist dat voldoende capaciteit ter beschikking wordt gesteld. Men mag ook niet vergeten dat de toeristische sector belangrijk is voor de economie.

Baggerwerken blijven inderdaad een pijnpunt, gaat de heer Desmyter verder. Gelukkig werkt de minister van Leefmilieu aan een strategisch plan voor de sector van de bagger- en ruimingspecie. Met het oog daarop wordt een volledige kwantitatieve en kwalitatieve inventaris gemaakt van alle stortplaatsen. Aan de minister van Ruimtelijke Ordening wordt gevraagd om ruimtelijke uitvoeringsplannen op te stellen voor de ontbrekende stortlocaties.

Het idee om werkuren en dus vervoer te spreiden en daardoor optimaler gebruik te maken de bestaande wegen, moet ter sprake komen op het Vesoc-overleg.

De heer Didier Ramoudt vroeg ook naar de criteria voor de selectie van de missing links. Welke studie of economische beslissing hebben de beslissing beïnvloed ? Hij wou het RSV niet ondermijnen maar er wel op wijzen dat het geen dogma was. De heer Desmyter antwoordt daarop dat het RSV wel degelijk het uitgangspunt van het mobiliteitsplan was. Hij meent wel dat onoplosbare knelpunten in principe moeten kunnen leiden tot onderbouwde aanbevelingen voor de herziening van het RSV, maar het geval deed zich in de praktijk bij geen enkele modelsimulatie voor.

De heer Desmyter geeft vervolgens twee voorbeelden van initiatieven inzake de binnenvaart. Zo werden een aantal bedrijven logistiek gescreend, wat enkele goede voorstellen opleverde, zoals in het geval van Ytong. Ook sloot de NV Zeekanaal een samenwerkingsakkoord met de Mechelse Kamer van Koophandel en Nijverheid. Hij geeft wel toe dat de binnenvaart een onbekende en dus onbeminde vervoersmodus blijft.

De wegen zodanig categoriseren dat ze op elk punt herkenbaar zijn voor wat betreft de daar geldende snelheidsbeperkingen, is volgend de heer Desmyter een idee dat op Europese schaal moet uitgewerkt worden. Niets houdt ons echter tegen de nodige initiatieven op het getouw te zetten.

De heer André Denys had gevraagd naar de relatie tussen het RSV en het mobiliteitsplan. Die is iteratief, stelt de heer Desmyter. Dat wil zeggen : beide beïnvloeden elkaar telkens weer. Het mobiliteitsplan levert ongetwijfeld nieuwe input op voor het RSV, maar dat blijft niettemin het kader waarbinnen alle deelplannen gesitueerd moeten blijven. De

heer Denys vroeg zich ook af waarom bijvoorbeeld een papierfabriek uit de Gentse haven geen gebruik maakte van de binnenscheepvaart, terwijl zowel grondstoffen als product zich daar uitstekend toe lenen.

Het antwoord lijkt te schuilen in de lange transporttijd over water tussen Ypps aan de Donau en Gent. Een binnenschip doet daar, door de vele sluisen op de Donau, 16 dagen over. Het is niet gemakkelijk om de infrastructuur snel aan te passen. Wat wel op korte termijn hervormd kan worden, is de exploitatie en de bedieningsstructuur. Zo pleit het ontwerp van mobiliteitsplan voor vaarvensters van 24 uur. Een trajectnelheid van 10 kilometer per uur is dan haalbaar als minimumkwaliteitsnorm. Het is waar dat er in het Europese witboek nog onvoldoende aandacht is voor de binnenvaart. Men heeft nog een maand de tijd om het Belgische voorzitterschap daarop attent te maken.

De Oostenrijkse en Gentse ervaringen waarnaar de heer André Denys verwees, zullen wel degelijk verwerkt worden in het binnenvaartbeleidsplan.

Wat betreft de opmerking van de heer André Denys dat het jammer is dat de investeringen in de telematica afgebouwd zijn omdat dit een zeer efficiënt instrument is, stelt de heer Desmyter dat dergelijke investeringen vooral dit jaar fors opgevoerd zijn. Zo is het Vlaams verkeerscentrum in Antwerpen uitgebouwd. Heel wat gegevens die verwerkt zijn in het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen, zijn afkomstig van analysegegevens van dat verkeerscentrum. Er werd de laatste jaren veel gewerkt aan de basisinfrastructuur voor telematica. Er zijn kilometers kabels bijgelegd langs de wegen en waterwegen. De investeringen worden binnenkort zichtbaar. Zo zullen op de ring rond en de toegangswegen naar Antwerpen portieken met borden met veranderlijke signalisaties verschijnen. Voor de ring rond Brussel worden dezelfde plannen opgemaakt.

De heer Desmyter merkt op dat de meeste tussenkomsten over het hoofdstuk Toegankelijkheid aanbevelingen zijn in plaats van vragen om uitleg. Hij reageert toch op een aantal vragen. Zo heeft hij geen probleem met de vraag van de heer Johan Malcorps om meer nadruk te leggen op het probleem van de bewegingsarmoede van kinderen tussen 0 en 12 jaar, en op de invoering van een straatcode.

Het vergroten van de bewegingsruimte van kinderen en jongeren vereist een veilige inrichting van de leefomgeving. Daarvoor worden heel veel maat-

regelen uitgewerkt in de hoofdstukken Veiligheid en Leefbaarheid. De invoering van een straatcode kan eveneens een bijdrage leveren. Voorts stelt hij dat in het ontwerp-Mobiliteitsplan veel aandacht besteed wordt aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking en aan het belang van vervoer op maat.

Dat de normen op het vlak van toegankelijkheid van openbare ruimten (haltes en stations) en bussen pas in 2005 toegepast moeten worden, zoals de heer Jan Verfaillie opmerkt, is een kwestie van timing. Men dient eerst normen op te stellen en vast te leggen. Dat kan niet op enkele weken of maanden afgerond worden. Bovendien vragen mindervaliden dat ze bij het opstellen van die normen betrokken zouden worden. Ook moet nagegaan worden wat voor de verschillende handicaps de meest optimale oplossing is.

Voorts beaamt de heer Desmyter dat de deeltaxi's waarover gesproken wordt, de collectieve taxi's zijn die voorkomen in het decreet over personenvervoer over de weg. Hij stelt tevens dat het mogelijk is om de tijdsvensters voor het openbaar vervoer tijdens de avonduren ook op de weekdagen en niet alleen in het weekend te verruimen. Het komt erop aan prioriteiten te stellen. Er is immers vastgesteld dat het aantal mensen dat 's avonds buitenshuis is, daalt in functie van de tijd. Men dient dan ook te streven naar een optimale verhouding tussen het aantal mensen dat gebruikt maakt van het openbaar vervoer en de kostprijs ervan.

Wat de opmerking van de heer Jan Verfaillie over het feit dat er in het ontwerp-Mobiliteitsplan onvoldoende aandacht besteed wordt aan de mindermobielen centrales, stelt de heer Desmyter dat het niet de bedoeling is om het werk van vrijwilligers te bekritisieren. De reden waarom men voor een professionele organisatie kiest, is dat er heel wat opmerkingen zijn van de focusgroepen. Zo vragen die dat de mindermobielen centrales ook 's avonds zouden functioneren. Dat is met vrijwilligers niet altijd mogelijk is. Het is niet goed om alles te centraliseren. Zo dienen ook de gemeenten betrokken te worden. Men moet decentraliseren waar het kan. Het is wel belangrijk dat mindervaliden op één punt terecht kunnen voor informatie. Het feit dat die informatie gecentraliseerd wordt, betekent echter niet dat ook de dienstverlening centraal moet gebeuren.

De opmerking van de heer Didier Ramoudt dat men niet mag gaan naar een systeem waarbij het openbaar vervoer voor de maatschappelijk zwakkeren en de auto voor de anderen is, is correct. In

de hoofdstukken Bereikbaarheid en Toegankelijkheid wordt ernaar gestreefd om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Het openbaar vervoer is niet identiek aan het privé-vervoer, maar er moeten wel een aantal kwaliteitseisen gesteld worden. Een van de redenen waarom het openbaar vervoer niet goed scoort, is het gebrek aan snelheid. Daarvoor moeten doorstroommaatregelen genomen worden. Men streeft ernaar om de Vf-factor in het voordeel van het openbaar vervoer te verhogen.

De administratie onderschrijft de opmerkingen van de heer Robert Voorhamme over het mobiliteitseffectenrapport. Dat is van groot belang om te vermijden dat men achteraf met problemen geconfronteerd wordt, die men had kunnen vermijden als men een dergelijk rapport opgesteld had. Het is logisch dat via het ruimtelijk beleid activiteiten ingepland worden op plaatsen waar een dicht netwerk van openbaar vervoer bestaat.

Wat de opmerkingen van de heer Robert Voorhamme over telewerken betreft, stelt de heer Desmyter dat men daar omzichtig mee moet omgaan en dat men daar niet onmiddellijk alle heil van moet verwachten.

VII. VERGADERING VAN WOENSDAG 7 NOVEMBER 2001

– *Bespreking per hoofdstuk (Voortzetting)*

1. Verkeersveiligheid

Mevrouw Hilde Claes vindt het gebruik van de term zwakke weggebruiker volkomen terecht. Fietzers, gemotoriseerde tweewielers en voetgangers lopen immers zeven tot acht keer meer risico dan autobestuurders om zwaar gewond te raken bij een aanrijding. Zij wijst er in dat verband op dat het Vlaams Gewest slechts over weinig middelen beschikt om zijn doelstelling inzake de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers waar te maken. Voor de meeste zaken zijn namelijk de gemeenten of de federale overheid bevoegd.

Het lid wil vervolgens weten of de gevaarlijke punten waarvan sprake is op pp. 165-166 zodanig geselecteerd worden dat een stabiele lijst ontstaat. Kan het dat ze, bijvoorbeeld na de herinrichting van een kruispunt, van de lijst geschrapt worden? Of zijn de criteria zo dat gevaarlijke punten zelfs in dat geval nog op de lijst blijven figureren?

Mevrouw Hilde Claes vindt voorts dat op p. 175 terecht wordt vastgesteld dat de gemeenten de voorbije tien jaar een vrij autonoom beleid hebben gevoerd, en dat weinig of geen afspraken over toezicht en handhaving in convenants zijn geregeld. Wat echter volgens haar ontbreekt, is een antwoord op de vraag hoe de gemeenten gemotiveerd kunnen worden om vrijwillig iets aan de verkeersveiligheid te doen. Zij herinnert aan het idee dat bij de federale overheid circuleert om convenants te sluiten met de gemeenten waarin die meer gaan controleren in ruil voor (een deel van) de geïnde boetes.

Op pagina 178 heeft ze een vraag over het ambitieniveau voor de reductie van het aantal doden en zwaargewonden. De trendmatige ontwikkeling van de verkeersveiligheid zou leiden tot een reductie van het aantal verkeersdoden met 25 procent in 2005 en met 37,5 procent in 2010. Het ambitieniveau ligt echter hoger: een reductie van het aantal doden en zwaargewonden met meer dan de helft tegen 2010. Ze vraagt zich af of dit ambitieniveau wel realistisch is, rekening houdend met een aantal factoren, onder meer de negatieve impact van de ruimtelijke ordening, wat bijvoorbeeld in Nederland veel minder het geval is. Bovendien werd een aantal echte zwarte punten al aangepakt.

Ze gaat ook in op de opmerking over de verlaging van de snelheid op bladzijde 195. Ze vraagt zich af in hoeverre daarvoor een aanpassing van de federale verkeerswetgeving nodig is, bijvoorbeeld voor een versoepeling van de voorwaarden om een zone 30 in te richten of voor een verlaging van de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom van 90 naar 70 kilometer per uur.

Op bladzijde 204 wordt gesteld dat er onbemande camera's zouden ingezet worden wanneer er te veel verkeer is om het kruispunt verkeersveilig in te richten of wanneer de kosten te hoog zouden oplopen. Ze wil graag weten hoe deze afweging wordt gemaakt. Bestaat het risico dat men op de zwarte punten systematisch camera's zal plaatsen en dat men intussen nalaat om infrastructuurwerken uit te voeren?

Op bladzijde 207 is er sprake van alternatieve sancties voor verkeersovertreders, die onder meer impliceren dat men verkeerslessen moet gaan volgen of moet meedraaien op een spoeddienst. In het verleden is al gebleken dat dergelijke sancties zeer efficiënt kunnen zijn. Ze stelt vast dat er daarvan meer gebruik wordt gemaakt in Wallonië dan in Vlaanderen. Ligt dat aan het beleid van parketten, de rechtbanken en de diensten voor strafbemidde-

ling, zodat het in feite een federaal probleem is of ligt dit ook aan de gewesten ?

Op bladzijde 207 wordt voorgesteld om sommige Vlaamse ambtenaren politionele bevoegdheden te geven. Ze meent dat zulks een nuttig instrument is om de accenten van het Vlaams gewest inzake verkeershandhaving door te drukken, ook rekening houdend met de beperkte capaciteit van de federale verkeerspolitie.

Bepaalde ambtenaren zouden nu reeds een politionele bevoegdheid hebben, bijvoorbeeld voor het vaststellen van overbelading of om bermvervuiling tegen te gaan. Ze wil weten om welke ambtenaren dat gaat en hoe ver die politionele bevoegdheid reikt. Deelt de administratie de kritiek op de beperkte activiteit van de federale verkeerspolitie ?

Ook de heer Carl Decaluwe wil een aantal verduidelijkende vragen stellen over hoofdstuk 5, de verkeersveiligheid.

Op bladzijde 155 staat dat slechts één ongeval op zes wordt veroorzaakt door de onveiligheid van de wegsituatie. De andere vijf ongevallen zouden te maken hebben met het gedrag van de weggebruikers. Hij meent dat de Vlaamse overheid al het mogelijke moet doen voor datgene waarvoor ze wel verantwoordelijk is en waarvoor ze middelen kan inzetten, namelijk de infrastructuur. Daarom heeft hij een voorstel van decreet ingediend over de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

Verder stelt hij vast dat de cijfers vaak niet eenduidig zijn. Op bladzijde 165 is er sprake van 800 zwarte punten, een cijfer dat ook bij de begrotingsbesprekingen regelmatig terugkomt. Een bladzijde verder gaat het echter om 1008 zwarte punten. Dat is een groot verschil, ook in de begroting.

Hij meent dat de cijfers over de ongevallen onder invloed van alcohol zwaar onderschat zijn en hij betreurt het dat de informatie hierover naar een voetnoot verwezen werd.

Hij wijst erop dat het moeilijk is om cijfermatige uitspraken te doen. Hij ziet bijvoorbeeld een tegenstrijdigheid tussen het cijfer van maximaal 375 verkeersdoden en het nulslachtofferbeleid waarvan op bladzijde 44 sprake is.

Op bladzijde 188 valt de term bestuurlijke handhaving. Hij vraagt zich af of men dat moet interpreteren als een pleidooi om kleine overtredingen te laten vaststellen door gemeentelijke opzichters.

Inzake de problematiek van de op- en afritten neemt het RSV een duidelijke stelling in. In het mobiliteitsplan is die stelling evenwel niet uitgeklaard. Hij vraagt zich af of de optie van het RSV daarmee in vraag gesteld wordt.

Op bladzijde 195 gaat het over de verschillende regimes inzake de maximumsnelheid. Daarbij is er een vraag naar bevoegdheid. Waarom wordt er gepleit voor een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur in verblijfsgebieden zonder openbaar vervoer en van 30 kilometer per uur wanneer er geen openbaar vervoer is ?

Hij vraagt zich af of het pleidooi voor botsvrije zones en obstakelvrije bermen niet haaks staat op de resolutie die een jaar geleden werd aangenomen en waarin er gepleit werd voor de aanplanting van hagen en bomen langs de wegen.

De heer Carl Decaluwe brengt het zware verkeersongeval van afgelopen weekend in herinnering, waarbij er twee doden vielen, twee meisjes van respectievelijk dertien en veertien jaar. Wanneer het ISA-systeem zou bestaan, een systeem van snelheidsbegrenzing, dan waren deze doden wellicht niet gevallen. Hij stelt vast dat men in dit document pleit voor een vrijwillige invoering van het ISA-systeem. Hij meent dat zulks zeker geen succes kan worden, zeker niet als dat systeem ook nog eens tot bijkomende kosten zou leiden voor de gebruiker. Hij vraagt zich af of men daarvoor geen oplossing moet zoeken op Europees niveau.

Men pleit ervoor om de afstand tussen de weg en de hoogte van de vrachtwagen zo klein mogelijk te maken, zodat het moeilijker zou zijn onder een vrachtwagen terecht te komen. Hij vraagt zich af hoe dat te rijmen valt met de aanleg van verkeersdrempels en rotondes.

In Vlaanderen is de beschikbare ruimte veel beperkter dan in Frankrijk. Hij vraagt zich af of men geen bepalingen moet uitvaardigen waardoor bepaalde vormen van vervoer niet langer alle wegen kunnen gebruiken, en dit op basis van een hiërarchie van wegen.

Minister Steve Stevaert antwoordt dat de opmerkingen van de heer Carl Decaluwe over de Vlaamse ruimtelijke ordening terecht zijn. Bepaalde infrastructuurle ingrepen leiden tot problemen voor het openbaar vervoer en voor het vrachtvervoer. Daarbij komt nog de problematiek van de ondeelbare stukken. Hij is het ermee eens dat men ertoe moet komen dat bepaalde vormen van transport niet langer mogelijk zijn over alle categorieën van

wegen. Hij wijst op de merkwaardige bevoegdheidsverdeling tussen het federale en het Vlaamse niveau inzake het wegtransport. Deze bevoegdheden moeten beter op elkaar afgestemd worden.

De heer Carl Decaluwe herinnert aan de reactie van de minister, die bij de bespreking van het decreet basismobiliteit stelde dat de waarde van een mensenleven niet in cijfers uit te drukken is. Toch wordt in dit document gesproken over de kostprijs van de verkeersdoden. De heer Carl Decaluwe veronderstelt nochtans dat dit document tot stand gekomen is in samenspraak met het kabinet van de minister. Hij wijst erop dat zijn fractie nog altijd van mening is dat de waarde van een menselijk leven niet te becijferen is.

De heer Johan Malcorps wil dat er werk wordt gemaakt van de invoering van het ISA-systeem. Het mobiliteitsplan bepaalt in punt 9 dat moet worden ingespeeld op de technologische ontwikkelingen. Vraag is hoever men daarin wil gaan. Zullen we afwachten tot het systeem vanzelf ingeburgerd geraakt of moet er nu al werk worden gemaakt van maatregelen ? Spreker kiest voor het laatste. In Nederland en Zweden wordt nu al op grote schaal geëxperimenteerd met ISA. De ervaringen zijn positief. Uit enquêtes blijkt dat automobilisten zich vaak niet van hun hoge snelheid bewust zijn. Onderzoek van de heer Johan De Mol heeft echter aangetoond dat automobilisten wel degelijk openstaan voor initiatieven zoals snelheidsbegrenzers.

De minister is het niet eens met de argumentatie van de heer Johan Malcorps : het grote probleem is dat de federale overheid in gebreke blijft met een handhavingsbeleid. Ook in landen zonder ISA-systeem slaagt men erin om de automobilisten de snelheid te doen respecteren, dankzij een effectief handhavingsbeleid.

Het ISA-systeem moet rechtstreeks of onrechtstreeks betaald worden door de burger. Het systeem is dan ook onrechtvaardig tegenover wie zich altijd aan de verkeersregels houdt. ISA moet in de eerste plaats worden gebruikt om de doorstroming van het verkeer te bevorderen ; het is echter niet bedoeld als handhavingssysteem. Het gaat niet op om het Vlaamse niveau met ISA op kosten te jagen, terwijl de federale overheid nalaat om een efficiënt handhavingsbeleid uit te werken.

De heer Johan Malcorps is het ermee eens dat ISA niet in de plaats mag komen van een handhavingsbeleid. Het is inderdaad belangrijk dat een behoorlijk handhavingsbeleid wordt gevoerd. Hij hoopt echter dat het recente ongeval in Gent een signaal

zal zijn dat enkel een pakket van maatregelen een oplossing kan bieden. Zo moet ook iets gedaan worden aan de weginfrastructuur. De minister noemt dit een foute analyse : een weg die uitnodigt om hard te rijden geeft nog niet het recht om hard te rijden. Een zwart punt wegwerken door de verkeerssituatie aan te passen leidt niet noodzakelijk tot minder ongevallen : het komt er in de eerste plaats op aan dat automobilisten zich leren te gedragen. Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter is het eens met de minister : enkel een strikt handhavingsbeleid kan een oplossing bieden. De heer Johan Malcorps herhaalt dat hij een behoorlijk handhavingsbeleid noodzakelijk vindt, maar dat ook de verkeersinfrastructuur op sommige plaatsen moet worden aangepast. De steenweg in Berchem is bijvoorbeeld een echte stadsautostrade die uitnodigt tot snelheidsovertredingen. Spreker vindt het noodzakelijk om het ISA-systeem in te voeren. Dat moet op een structurele manier gebeuren : het gaat niet op om de snelheidsbegrenzer allen in te voeren bij automobilisten die verkeersovertredingen hebben begaan. Het systeem mag niet opgelegd worden als straf. Spreker is het ermee eens dat de kleine man niet mag opdraaien voor de kosten van het systeem : het komt erop aan dat de autoconstructeurs inspelen op de technologische ontwikkelingen.

De minister wijst erop dat productnormen een federale bevoegdheid zijn. Wie zich houdt aan de verkeersregels mag niet gestraft worden. De minister herhaalt dat het handhavingsbeleid het grote probleem is : een rijbewijs afpakken van een roekeloze automobilist duurt een eeuwigheid. Waarom kan hier bijvoorbeeld geen snelrecht worden toegepast ? Maatregelen zoals vernauwingen van de weg of verkeersdrempels zijn geen oplossing : ook de doorstroming van het verkeer is belangrijk.

De heer Johan Malcorps verwijt de minister dat hij slechts oog heeft voor een enkele maatregel : een strikt handhavingsbeleid. Spreker wijst erop dat ook in landen waar er een degelijk handhavingssysteem bestaat, de mogelijkheden van het ISA-systeem worden onderzocht. Ook infrastructurele maatregelen zijn belangrijk.

De heer Johan Malcorps heeft de indruk dat de minister het debat over andere maatregelen poogt uit de weg te gaan. Hij vraagt zich af of er wel een politieke wil bestaat om bijvoorbeeld de mogelijkheden van de snelheidsbegrenzers te onderzoeken. De minister zegt dat er wel degelijk voldoende politieke wil bestaat, maar dat er in de eerste plaats een degelijk handhavingsbeleid moet komen. In sommige gevallen worden snelheidsduivels niet

vervolgd, maar krijgen ze enkel een video toegestuurd.

De heer Carl Decaluwe is het eens met de minister. De heer Johan Malcorps haalt volgens hem de dingen door elkaar : ISA is in de eerste plaats een instrument dat de doorstroming moet bevorderen. Als iedere weggebruiker zich zou houden aan de verkeersregels zou het veiligheidsprobleem voor een groot stuk opgelost zijn. Spreker dringt erop aan om spoedig zijn voorstel van decreet over de ongevallenanalyse te bespreken.

De heer Jean Geraerts vergelijkt de verkeersveiligheid met de vroegere situatie in de Limburgse steenkoolmijnen. Hij vertelt dat hij als hoofd verkeersveiligheid heeft ondervonden dat enkel een mentaliteitswijziging resultaten kan opleveren en dat deze wijziging er slechts kan komen door het opleggen van boetes. Hij is dan ook van mening dat betere auto's en wegen geen oplossing bieden, maar het opleggen van boetes wel.

Daarnaast merkt de heer Jean Geraerts op dat hij het volledig eens is met de snelheidsbeperking tot 50 kilometer per uur in dorpskernen en tot 30 kilometer per uur in speelstraten, maar hij stelt de algemene snelheidsbeperking wel in vraag. In de praktijk zou het opleggen van een lagere snelheid volgens hem resulteren in meer verkeersagressie. De voorzitter repliceert dat in Singapore zeer strenge snelheidsbeperkingen gelden, zonder dat dit gepaard gaat met agressiviteit. De heer Voorhamme wijst erop dat de situatie in de Verenigde Staten vergelijkbaar is.

Volgens *de heer André Denys* kan uit het rapport niet afgeleid worden of de Vlaamse rijstijl overeenkomt met de gemiddelde Europese manier van rijden. In het plan staat dat drie elementen de veiligheid bepalen, namelijk het rijgedrag, de veiligheid van de weg en de veiligheid van de auto. Hij wijst erop dat het eerste element van doorslaggevend belang is, terwijl daar net de minste aandacht aan wordt besteed in het plan. Hij erkent dat dit fenomeen mathematisch moeilijk te meten is en misschien niet altijd tot de Vlaamse bevoegdheid behoort, maar hij wijst nogmaals op het grote belang ervan.

De heer André Denys erkent dat boetes onvermijdelijk zijn, maar hij wil ook aandacht besteden aan sensibilisatie in positieve zin. Zo vraagt hij zich af waarom in het plan niets terug te vinden is over de rol van het onderwijs.

Inzake de rijgeschiktheid merkt de heer André Denys op dat hij geen enkele evaluatie terugvindt van vroeger ingevoerde maatregelen. Hij verwijst naar de maatregel dat fietsers nu met twee naast mekaar mogen rijden omdat dit de veiligheid zou bevorderen. Hij vraagt zich of dergelijke maatregelen worden geëvalueerd, en zo ja, wat de resultaten zijn. Hij wijst erop dat rijgeschiktheid ook van toepassing moet zijn op fietsers. Hij houdt daarbij een pleidooi voor een overleg tussen de ministers van Verkeer en van Onderwijs. Hij is van mening dat een degelijk onderwijs een voorwaarde is voor een mentaliteitsverandering.

De heer André Denys betreurt dat veiligheid op de weg een versnipperde bevoegdheid blijft. Hij benadrukt er een grote voorstander van te zijn dat de gemeentes op dit vlak een grotere verantwoordelijkheid krijgen. Hij verwijst naar de federale regeerverklaring, waarin staat dat een deel van de inning en opbrengst van de boetes in het kader van de handhaving van het verkeer naar de gemeentes zou gaan.

De heer André Denys maakt een onderscheid tussen telematica die rechtstreeks ingrijpt op het rijgedrag en telematica die de snelheidsbeperkingen aanpast aan de omstandigheden. Hij is eerder voorstander van het laatste systeem. Hij vindt het bijvoorbeeld niet zo erg dat er 's nachts snel gereden wordt.

Minister Steve Stevaert repliceert dat het precies 's nachts bijzonder onveilig is op de weg : snel rijden is zeer gevaarlijk. Bij een verlaagde snelheid verhoogt de doorstroming. Verkeersagressiviteit ontstaat niet omdat er te traag maar net omdat er te snel gereden wordt. De heer Denys preciseert dat hij pleit voor het gebruik van telematica met het oog op variabele snelheden. Verkeersreglementering moet immers logisch zijn : als de weggebruiker ze als onaangepast ervaart, leidt dat tot overtredingen. De intelligente snelheidsbeperker die individueel ingrijpt kent binnen de VLD zowel voor- als tegenstanders. De financiële gevolgen en de beperkingen van de individuele vrijheid zijn verstrekkend. De heer André Denys lanceert de denkpiste dat deze maatregel zou kunnen ingevoerd worden als een vorm van sanctie, bijvoorbeeld voor overtredders die wegens een te hoge snelheid een ongeval hebben veroorzaakt.

De heer Johan Malcorps acht het niet aangewezen om een ISA-systeem aanvankelijk op te leggen als een vorm van sanctie : deze maatregel krijgt dan wel een zeer negatief imago, waardoor het moeilijk zou worden om ISA op termijn algemeen in te voeren.

ren. Minister Stevaert is er voor gewonnen om iemand die een zware verkeersovertreding begaat zijn rijbewijs te ontnemen. Wil die persoon daarna opnieuw in het verkeer komen, dan zou dat nog alleen kunnen met een wagen die over snelheidsbeperkende apparatuur beschikt.

Het Vlaams Parlement moet volgens de minister over verkeersveiligheid debatteren, zelfs al is het daartoe niet bevoegd. Het gevoel is belangrijk : voer in een dorpskern een snelheidsbeperking in en iedereen zal protesteren maar twee jaar later zal niemand nog willen dat de maatregel wordt terugschroefd. De minister wijst er de parlementsleden op dat de invloed van het onderwijs op jongeren niet mag overschat worden ; de groepscultuur is belangrijker. Als de groep waartoe de jongere behoort niet aanvaardt dat hij dronken achter het stuur kruipt, dan zal hij dat ook niet doen.

De heer André Denys herinnert zich dat de eerste alcoholcontroles op een golf van protest vanwege de cafébazen stuitten, nu zijn ze algemeen aanvaard. Elke nieuwe maatregel kent aanvankelijk weerstand maar de overheid moet hierin een voortrekkersrol spelen en proberen er een algemeen draagvlak voor te krijgen.

2. Verkeersleefbaarheid

Volgens mevrouw Hilde Claes is verkeersleefbaarheid één van de moeilijkste problemen. Men kan immers moeilijk ingrijpen in het subjectieve aanvoelen van dit probleem. Bovendien moeten veel maatregelen op een ander niveau dan het Vlaamse genomen worden, met name op Europees, federaal of gemeentelijk vlak.

Ten slotte hebben de meest cruciale maatregelen betrekking op het verkeersvolume en de snelheidsbeheersing, twee punten waarmee de overheid al jaren kampt en waarin ze moeilijk kan ingrijpen. Een systematisch onderzoek over het leefbaarheidsprobleem dringt zich op. De rapporten die al bestaan tonen immers aan dat een grote groep mensen met zware gezondheidsproblemen kampt.

De gemeenten en de administratie moeten daar een aandachtspunt van maken. Volgens mevrouw Claes is er ook nood aan objectieve criteria om de leefbaarheid in de praktijk te toetsen ; ook hierover moet onderzoek gebeuren.

Op de bladzijden 265 tot 266 wordt gesproken over het beheersen van het verkeersvolume en de problemen met het zwaar vrachtvervoer in de bebouwde kom. Een aantal gemeenten denken aan

distributiecentra rond de gemeente, waar grote vrachtwagens hun vracht zouden overladen op kleinere bestelwagens, die de goederen vervoeren in de stad. Waarom bestaan dergelijke projecten niet in Vlaanderen ? Is het economisch niet haalbaar ? Welke stimulansen zou de overheid kunnen geven ? Is er belangstelling vanuit de privésector ?

Op de bladzijden 266 en 267 heeft men het over stimuleren van zuinigere en geluidsvriendelijke voertuigen. Welke mogelijkheden heeft de Vlaamse overheid in dat verband, eventueel via de hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de in verkeerstelling, als dat Vlaamse bevoegdheden worden ? Het is nuttig om na te denken over het stimuleren van geluidsvriendelijke voertuigen. Een hervorming van voornoemde belastingen mag geen symbolische daad zijn maar moet wel rekening houden met het feit dat het een differentiële belasting is. De belasting is progressief : grotere en zwaardere voertuigen moeten veel meer betalen dan andere. Men zou zelfs kunnen zeggen dat het een vorm van vermogensbelasting is. Het afschaffen van dergelijke belasting komt voornamelijk ten goede aan de bezitters van grotere en zwaardere voertuigen.

Twintig jaar na de invoering van de zone-30 (bladzijde 271), blijkt dat iedere gemeente maar één dergelijke zone heeft. Kunnen gemeenten, bijvoorbeeld via de convenants, gemotiveerd worden om meer dergelijke zones in te voeren ?

De heer Carl Decaluwé vindt dat verkeersleefbaarheid een subjectief gegeven is dat kan geobjectiveerd worden door meer onderzoek. Dit hoofdstuk is volgens hem te weinig onderbouwd en te weinig omvangrijk. Uit diverse enquêtes blijkt echter dat verkeersonleefbaarheid bij de bevolking oorzaak is van een vorm van verzuring. Er moet worden onderzocht hoe de invoering van zones-30 en de aandacht voor verkeersleefbaarheid bij de gemeenten kan gestimuleerd worden eventueel via modules of bijakten.

In de nota streeft men ernaar de belevingskwaliteit te houden aan het huidige niveau. Hij zou graag deze doelstelling scherper stellen. Op bladzijde 214 wordt de leefbaarheid voor dorps- en stadskernen wel beter uitgewerkt. De minister van Mobiliteit moet zijn verantwoordelijkheid nemen en middelen vrijmaken maar ook samen met andere ministers, onder meer verantwoordelijk voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, een geïntegreerd beleid voeren.

Is er geen tegenspraak tussen tabel 60 op bladzijde 246, waarin staat dat men overdreven geluidshinder moet beperken door schermen, wallen, verdiepte aanleg, diepe beplanting, ... en de obstakelvrije bermen, noodzakelijk voor meer veiligheid ?

Hij pleit er dus voor om dit hoofdstuk verder uit te werken en de ondergeschikte besturen te ondersteunen niet alleen op gebied van visie en planning maar ook financieel.

De heer Johan Malcorps is verheugd dat er aandacht besteed wordt aan de gevolgen voor de volksgezondheid van de vervuiling van het verkeer. Het is inderdaad noodzakelijk dat de term verkeersleefbaarheid beter omschreven wordt. In de ad hoc Commissie voor Milieu en Gezondheid, stelde de Vlaamse Milieumaatschappij dat er in België jaarlijks 6.000 mensen sterven ten gevolge van luchtvervuiling, waarvan de helft veroorzaakt is door het verkeer. Dat zijn meer doden dan het aantal verkeersslachtoffers.

Op basis van extrapolaties voor 2005 en 2010 en het MINA-plan komt men tot vrij optimistische prognoses voor luchtkwaliteit en de invloed op de gezondheid, die de indruk geven dat alles onder controle is. Bij de prognoses gaat men er bovendien van uit dat de Europese normen zullen gehaald worden, wat lang niet zeker is. Er zijn veel onzekerheden, onder meer rijgedrag. Vroegere prognoses zijn altijd te optimistisch geweest. De uitstoot van stikstofdioxide en koolstofdioxide kan niet dalen omdat het aantal auto's en het aantal gereden kilometers blijven toenemen. De strategische MER over het volledige mobiliteitsplan is niet zo positief, voornamelijk als het gaat over de CO₂-uitstoot, maar ook over uitstoot van stikstofdioxide, zwaveldioxide, roetdeeltjes, ... die rechtstreeks invloed hebben op de gezondheid. Zijn de berekeningen niet te optimistisch ? Moet men geen rekening houden met bijkomende factoren ? Moeten er geen bijkomende maatregelen genomen worden om er zeker van te zijn dat de uitstoot vermindert ? Men kan inderdaad anticiperen op Europese maatregelen, maar de Europese milieubeweging heeft veel kritiek op de huidige Europese normen.

De heer Johan Malcorps stelt vast dat de zaken die hij aanhaalt duidelijker kunnen want nu worden ze verspreid behandeld in de hoofdstukken Verkeersleefbaarheid en Milieu- en Natuurkwaliteit. Naast verkeersleefbaarheid en de geïntegreerde gezondheidsaspecten, mag het belang van de gevolgen van de verkeersuitstoot voor de algemene milieukwaliteit en het verlies aan natuurwaarden niet onderschat worden. Bovendien wordt onvoldoende aan-

dacht besteed aan de andere verkeersleefbaarheidsaspecten. Men besteedt terecht aandacht aan milieu en gezondheid, maar stelt voor die zaken te behandelen in hoofdstuk vijf. Andere belangrijke aandachtspunten als drukte, stress, verlies aan ruimte komen nu onvoldoende aan bod.

De spreker suggereert vervolgens om de verkeersleefbaarheidsindex van Langzaam Verkeer in het plan op te nemen. Een ander belangrijk element is vrachtwagens te weren uit de bebouwde kom : dat komt zowel het milieu, de gezondheid als de veiligheid en leefbaarheid ten goede.

De dobli-camera's en -spiegels lossen enkele problemen op, maar de essentie is dat vrachtwagens niet te pas en te onpas in woonzones mogen blijven passeren. Hij vraagt zich af of het niet aangewezen is om routes vast te leggen voor vrachtwagens. Door middel van mobiliteitsconvenants en met de steun van de Vlaamse overheid kunnen gemeenten gevraagd worden een vrachtwagenrouteplanning op te stellen. Door vast te leggen waar vrachtwagens nog toegelaten worden, waar ze kunnen laden en lossen, enzovoort zal de leefbaarheid in woonzones en winkelstraten toenemen.

De heer André Denys is optimistischer dan de heer Malcorps. Hij merkt bijvoorbeeld dat de auto-industrie heel wat aandacht besteedt aan verkeersleefbaarheid. Bij het ontwikkelen van nieuwe wagens spelen veiligheid en milieuvriendelijkheid een steeds belangrijker rol. Ook bij het aanleggen van nieuwe doortochten houden de ontwerp bureaus steeds meer rekening met alle verkeersleefbaarheidsaspecten, wat niet altijd eenvoudig is. De spreker erkent wel dat zulks in het verleden niet altijd het geval was waardoor vooral bestaande doortochten voor problemen zorgen. Die problemen zijn vaak moeilijk op te lossen omwille van de ruimtelijke ordening.

De heer André Denys vraagt wel aandacht voor twee zaken : maïsvelden en geparkeerde vrachtwagens. Waar maïsvelden de zichtbaarheid hinderen, moet de overheid kunnen optreden. De heer Jan Verfaillie betwist deze stelling.

Geparkeerde vrachtwagens zorgen vaak voor ongemak. Maar omdat men 24 uur mag parkeren, kan de gemeentelijke overheid gewoonweg niet optreden. Veel gemeenten zoeken nu een oplossing los van elkaar en daarom stelt de heer Denys voor een aantal suggesties te onderzoeken in overleg met de transporteursfederaties. De gemaakte afspraken kunnen vertaald worden in een convenant met de gemeente.

Minister Steve Stevaert verwijst naar het Limburgse proefproject. Men probeert te vermijden dat chauffeurs hun vrachtwagen naar huis meenemen door een centrale parkeerplaats uit te bouwen. Rond die parkeerplaats wordt gezorgd voor overnachtingsmogelijkheden, garages, bandenbedrijven enzovoort. Nu is het zo dat burgemeesters niet kunnen optreden tegen de overlast, terwijl er voor de chauffeurs geen alternatief bestaat.

De heer Jan Verfaillie erkent dat de lokale besturen veel klachten ontvangen over geparkeerde vrachtwagens. Daarenboven vertrekken vrachtwagenchauffeurs vaak al om vier uur 's morgens. Het probleem is dat burens vaak niet meer praten met elkaar en onmiddellijk naar de overheid stappen. De burgemeester of politie kan vaak niet meer doen dan onderhandelen.

De heer Robert Voorhamme looft de suggestie van de heer Denys. Omdat er meerdere problemen zijn, stelt hij voor eerst een inventaris op te maken. Hij vindt de suggestie van de heer Johan Malcorps om vrachtwagens uit de woonkernen te bannen, onrealistisch. Bovendien zou dergelijke maatregel alleen maar tot grote problemen met de sector leiden.

Na het recente ongeval in de Sint-Gotthardtunnel heeft men opnieuw aandacht geschonken aan de toekomstige Europese richtlijn betreffende de voorwaarden waaraan transportfirma's moeten voldoen. Dat ongeval werd veroorzaakt door een chauffeur van een Belgische onderneming. De chauffeur had geen Belgische arbeidsvergunning en de onderneming niet de gepaste vervoersvergunning.

De heer Robert Voorhamme pleit niet voor overreglementering, maar zorgen voor een parkeerplaats – een jarenlange eis van de vakbeweging – is volgens hem een essentiële exploitatievoorwaarde. Nu weigeren de meeste exploitanten daarvoor te zorgen en maken zo misbruik van de openbare ruimte.

De meeste transportfirma's in Vlaanderen beschikken slechts over een of twee vrachtwagens. Dat veroorzaakt organisatie- en managementproblemen in de sector. Alle misbruiken komen immers voor in die kleine bedrijven. De grote firma's zijn vaak het beste georganiseerd. Het is belangrijk dat de sector beter gestructureerd wordt en dat de drempel om transportbedrijven op te richten verhoogd wordt. Momenteel kan iedereen zomaar beginnen met een transportfirma, terwijl in tal van andere sectoren de drempels om te starten met een

firma veel hoger liggen. Naar aanleiding van de Europese richtlijn is het nuttig om daarover met de transportsector een overleg te starten. De grootste problemen van de transportfederatie en tevens voor de goed georganiseerde bedrijven zijn immers de kleinste firma's.

De heer André Denys voegt eraan toe dat het nuttig is om ook de transportvakbonden bij het overleg te betrekken. Kleine transportfirma's die geen terrein hebben, vormen inderdaad een probleem. Er zijn echter ook bedrijven die wel een terrein hebben, maar waarvan de chauffeurs liever de vrachtwagen bij zich houden. Om die te sensibiliseren dient men dan ook de vakbonden te betrekken.

De heer Robert Voorhamme merkt op dat de vakbonden en de meerderheid van de chauffeurs, daar absoluut tegenstander van zijn omdat het tot heel wat misbruiken en uitbuiting leidt. De voorzitter twijfelt eraan of dat klopt. Sommige chauffeurs vinden dat ze hun leven gemakkelijker kunnen organiseren als ze zelf kunnen bepalen wat ze wanneer doen met hun eigen vrachtwagen. Het is belangrijk om naar de betrokkenen zelf te luisteren.

De heer Johan Malcorps is het eens met de heer André Denys. Het is belangrijk dat op Europees vlak de nodige normen vastgelegd worden door de richtlijnen en dat op federaal en Vlaams niveau een overleg opgestart wordt met de vakbonden en Febetra. Voorts pleit hij ervoor om op het lokale vlak gemeenten te stimuleren om met de transportfirma's, de vrachtwagenchauffeurs en de distributiesector overleg te plegen. Het is mogelijk om een deel van het vrachtwagenverkeer te vermijden, maar dan moet men een goed onderscheid maken tussen het bestemmingsverkeer en het laden en lossen. Als men weet welke vrachtwagens echt nodig zijn, kan men afspraken maken op welk moment die nodig zijn en eventueel de routes bepalen. Daarnaast dient men vooral het sluipverkeer te weren en voor het doorgaande verkeer dient men na te gaan wat de beste route is en daarover afspraken maken. Het vrachtvervoer is een van de essentiële problemen van de verkeersleefbaarheid. Op dat vlak kunnen nog heel wat initiatieven genomen worden. Door afspraken te maken met de sector wordt veel mogelijk.

Minister Steve Stevaert meent dat de twee systemen combineerbaar zijn. Op het lokale niveau kan de burgemeester van een kleine gemeente de problemen oplossen. Ook aan de hand van het politie-reglement kan een zone voor vrachtwagens ter beschikking gesteld worden. De overheid moet een structuurhervorming van de transportsector stimu-

leren. Zo kan er per provincie een groot truckercentrum opgericht worden. Men dient echter zeer voorzichtig te zijn. Vrachtwagenbedrijven die een grote lap grond (bijvoorbeeld van de scheepvaart) veroveren, wat momenteel gebeurt, krijgen dan een dergelijk grote voorsprong dat er concurrentieproblemen ontstaan. Het is beter dat een dergelijk initiatief uitgaat van Febetra zodat kleine bedrijven daarop kunnen inpijken.

De minister wijst erop dat er tal van problemen zijn, bijvoorbeeld van de pseudo-verzelfstandiging en de ingewikkelde franchisesystemen. Daarvoor is overleg nodig met Febetra. Voorts is er het probleem van buitenlandse chauffeurs die rond hun vrachtwagen wonen en op die manier overlast veroorzaken.

3. Natuur- en milieukwaliteit

De heer Johan Malcorps stelt dat er in het ontwerp-Mobiliteitsplan heel wat belangrijke zaken over natuur staan. Zo is er een berekening gemaakt dat er heel wat areaal open natuur nodig is om de missing links te realiseren. Voorts is hij blij dat in het ontwerp-Mobiliteitsplan duidelijk staat dat krachtens het decreet Natuurbehoud men voor elk groot project naar natuurcompensaties moet zoeken. Het is heel belangrijk dat men rekening moet houden met een goede strategische MER naast het mobiliteitseffectenrapport. Dat betekent immers dat de effecten op het milieu, de natuur en het ruimtegebruik op voorhand goed ingeschat moeten worden. Hij stelt wel vast dat het ruimte- en het natuurgebruik in het strategische MER een probleem blijft.

VIII. VERGADERING VAN WOENSDAG 14 NOVEMBER 2001

– *Antwoorden van het Department LIN (de heer Desmyter)*

Mevrouw Hilde Claes vroeg of de lijst van zwarte punten al dan niet stabiel is. Om te bepalen wat een zwart punt is, wordt in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uitgegaan van een formule waarin rekening wordt gehouden met de zwaarte van de ongevallen. Die gegevens strekken zich uit over drie jaar. Nadat de nodige infrastructuurwerken zijn uitgevoerd, zal men in de lijst pas na enkele jaren een daling van het aantal zwarte punten merken. Als in een bepaald jaar de ongevallen spectaculair dalen, spelen immers de twee vorige jaren nog mee in de prioriteitsvolgorde voor de aanpak van een zwart punt. Daardoor kan een lo-

catie pas één of twee jaar na uitvoering van de werken van de lijst van zwarte punten verdwijnen. Bovendien verwerkt het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) de ongevallenstatistieken nog met vertraging.

De heer Johan Malcorps stelt vast dat men, na het dodelijke ongeval in de Gasmeterlaan te Gent, daar nu onmiddellijk een wegversmalling gaat aanbrengen. Stijgt, na een ongeval met dodelijke afloop, de prioriteit van het uit te voeren werk? De heer Desmyter antwoordt dat er al vroeger gepland was om wijzigingen aan het wegprofiel van de Gasmeterlaan aan te brengen, maar dat door het dodelijke ongeval het ontwerp onmiddellijk veel aandacht heeft gekregen.

Volgens de heer Desmyter biedt de prioriteitsbepaling rond zwarte punten het voordeel van een objectieve basis. Het is echter niet evident daar een absolute waarde aan te hechten: op plekken met een grotere verkeersintensiteit kunnen meer ongevallen gebeuren, zelfs als de infrastructuur daar in orde is. De methode dient dus genuanceerd. Er dient onderzocht hoe het geweest de onveiligheid kan verhelpen en daarom moet ook rekening worden gehouden met ongevallen die alleen stoffelijke schade veroorzaken. Daaruit kunnen immers evenveel gegevens gedistilleerd worden over het niet functioneren van een kruispunt. Die aanpak is echter, om een aantal redenen, niet eenvoudig. De statistieken van het NIS komen met grote vertraging. Bovendien vult de lokale politie de formulieren zeer onvolledig in: vaak bepaalt ze de locatie niet. Ook geeft het NIS-formulier, dat een tiental jaar geleden vernieuwd is, veel minder informatie voor de wegbeheerder. Zo geeft het niet aan welk manoeuvre aan de basis van het ongeval lag. Nogtans is precies dat uiterst belangrijk om het ongeval te kunnen interpreteren: was het te wijten aan het rijgedrag of aan een infrastructureel probleem? Dat kan men pas achterhalen als men achteraf de politie bevraagt. Er zijn dus meer accurate gegevens nodig. Dat is een zaak van grote prioriteit. Daarover is overleg tussen het Vlaams Gewest, de federale overheid en de politiediensten nodig.

De heer Carl Decaluwe heeft vernomen dat daarover een samenwerkingsakkoord met de provinciale entiteiten is afgesloten. Volgens hem is er, met het oog op uniformiteit, een decretale basis voor ongevallenanalyse nodig.

De heer Desmyter bevestigt dat het Vlaams Gewest een samenwerkingsakkoord heeft afgesloten met de vijf Vlaamse provincies over mobiliteit en verkeersveiligheid, ook specifiek met betrekking

tot ongevalanalyse. De ongevallen worden gelokaliseerd per gewestweg en per kilometernummer. Wanneer de locatie niet gekend is wordt kilometer nul aangegeven. Dat betekent gewoon dat men een aantal ongevallen niet precies heeft gelokaliseerd. De provincies moeten dat, in samenwerking met de gewestelijke diensten, proberen recht te zetten. Dat heeft al heel wat positieve resultaten opgeleverd.

Mevrouw Hilde Claes had ook een vraag over het motiveren van gemeenten om op vrijwillige basis iets aan verkeersveiligheid te doen. De heer Desmyter antwoordt hierop dat het evident is dat het Vlaams Gewest nood heeft aan de medewerking van de gemeenten om bepaalde doelstellingen te realiseren. Het Vlaams Gewest moet dan ook de dialoog over dit ontwerp van beleidsplan aangaan met de gemeenten om te zien in hoeverre zij de beleidsopties onderschrijven. Een bevoogdend optreden moet hierbij worden vermeden, elk beleidsniveau moet zijn verantwoordelijkheden opnemen. De heer Desmyter wijst erop dat de convenants hiervoor het instrument bij uitstek zijn.

De heer Desmyter maakt zich sterk dat de vooropgestelde ambities inzake verkeersveiligheid realistisch zijn, maar wijst erop dat alle voorgestelde maatregelen dan ook moeten worden uitgevoerd. De federale en gemeentelijke overheden zullen dan ook hun steentje moeten bijdragen. Hij verwijst naar Europa, dat een gelijkaardige daling van het aantal verkeersdoden tegen 2010 naar voren heeft geschoven.

De heer Desmyter bevestigt de opmerking van mevrouw Hilde Claes dat de beperking van de rijnsnelheid een federale bevoegdheid is. Het Vlaams Gewest kan enkel snelheidsbeperkingen doorvoeren via aanvullende verkeersreglementeringen voor haar eigen gewestwegen.

Op de vraag van mevrouw Hilde Claes hoe de afweging gebeurt van het plaatsen van onbemande camera's versus de herinrichting van de infrastructuur, antwoordt de heer Desmyter dat dit gebeurt op basis van een analyse van de oorzaken van ongevallen.

Deze gegevens zijn immers onontbeerlijk om efficiënte beslissingen te kunnen nemen over de maatregelen die zich opdringen. In afwachting van de resultaten van de onderzoeken die gebeuren door onder meer het Steunpunt Verkeersveiligheid, doet de administratie hiervoor nu vaak een beroep op de lokale politie. Ook het provinciaal overleg met alle betrokkenen kan hier een bijdrage leveren.

Op de vragen over het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië op het vlak van alternatieve sancties voor verkeersovertreders, antwoordt de heer Desmyter dat dit volledig afhangt van het gerecht.

Op de vragen over de politionele bevoegdheden van ambtenaren, wijst de heer Desmyter erop dat het Vlaams Gewest enkel bevoegd is voor het toezicht op sluikstorten en op het te zwaar laden van vrachtwagens.

Mevrouw Hilde Claes stelde ook de vraag of de administratie akkoord gaat met het feit dat de federale verkeerspolitie de jongste tijd minder repressief optreedt bij verkeersovertredingen. De heer Desmyter antwoordt hierop dat de administratie daar wel akkoord mee moet gaan, maar het natuurlijk liever helemaal anders zou zien. Hij bevestigt dat de cijfers aantonen dat het aantal vastgestelde overtredingen behoorlijk is gedaald. In Limburg kan men zelfs spreken van een halvering. De heer Desmyter vermeldt dat tijdens het laatste overleg van het Vlaams Gewest met de procureurs-generaal de verkeersveiligheid ter sprake kwam en dat werd afgesproken om hiervoor samen met de federale overheid aan tafel te gaan zitten.

Inzake de stimulering van ISA via een marktgerichte benadering, bevestigt de heer Desmyter dat het inderdaad wenselijk is om het aankoopgedrag van de gebruiker te beïnvloeden via de fiscaliteit.

Op de opmerking van de heer Carl Decaluwe dat de impact van de infrastructuraanpassingen op de verkeersveiligheid werd geminimaliseerd, repliceert de heer Desmyter dat dit zeker niet de bedoeling is. Hij wijst erop dat het installeren van rotondes op bepaalde kruispunten een spectaculaire daling van het aantal ongevallen tot gevolg had. Maar hij benadrukt ook de interactie tussen het wegbeeld en het weggedrag. Maar de herinrichting van het wegennet bestaat niet om het gewenste ambitieniveau te halen.

Wat het aantal zwarte punten betreft, komt men op basis van de NIS-gegevens tot 800. Dat getal werd vervolgens aangevuld tot 1008 door ontbrekende ongevalgegevens te lokaliseren (zogenaamde kilometer nul ongevallen – zie hoger).

De ongevallen onder invloed van alcohol werden slechts in een voetnoot vermeld omdat hierover weinig accurate gegevens ter beschikking zijn. Tot nu toe beschikt men alleen over beperkte steekproefresultaten uit 1995-1996. De heer Desmyter is ervan overtuigd dat de werkelijke cijfers een stuk

hoger liggen dan volgens de NIS-statistieken. Hij blijft daarom zoeken naar meer accurate gegevens.

Het ambitieniveau van -55 procent lijkt alleen maar in tegenspraak met vision zero. In feite gaat het om een verschillende tijdshorizon. Het nul-slachtofferbeleid blijft het ultieme streefdoel, maar tegen 2010 beperkt de ambitie zich tot een vermindering met 55 procent. In landen als Zweden werd ook voor de streefwaarde nul al een datum vooropgesteld : 2030.

Het plan staat positief tegenover de idee om gemachtigde opzichters kleine verkeersovertredingen te laten vaststellen, zoals in de VS.

Het ontwerp wil niet terugkomen op de RSV-bepaling dat de op- en afritten van nieuwe snelwegen minstens 8 kilometer uit elkaar moeten liggen. Wel vraagt het aandacht voor de gevolgen op het vlak van veiligheid en bereikbaarheid voor het onderliggende wegennet, als men ertoe zou overgaan op bestaande snelwegen op- en afritten te gaan opheffen. Dergelijke beslissingen moeten plaatsvinden in het kader van de lokale mobiliteitsplannen. Over het hoge aantal ongevallen op op- en afritten is een kritische veiligheidsaudit nodig. Dat onderzoek moet duidelijk maken welke aanpassingen mogelijk en wenselijk zijn.

Het verschil in snelheidsregime tussen routes doorheen verblijfsgebieden die door het openbaar vervoer gebruikt worden (50 kilometer per uur) en andere (30 kilometer per uur) wordt verklaard door de verzamelfunctie van de eerstgenoemde. De andere geven gewoonlijk louter toegang tot.

De invoering van botsvrije zones en obstakelvrije bermen betekent niet dat er geen groenvoorziening meer mogelijk is langs de wegen. Eventuele bomen moeten wel op een veilige afstand staan.

Schade ten gevolge van goed geconcipeerde verkeersdrempels wordt veroorzaakt door onaangepaste snelheid. Rotondes aanleggen in een land met veel open ruimte als Frankrijk is gemakkelijker, maar ook in Vlaanderen bestaan normen die een veilige doortocht garanderen. Voorwaarde is wel dat snelheid en signalisatie aangepast zijn.

De heer Desmyter is het ermee eens dat de waarde van een mensenleven niet berekenbaar is. Het mobiliteitsplan bevat wel een voetnoot die verwijst naar de belangrijkste expertstudies hierover.

De heer André Denys is tot de bevinding gekomen dat het rijgedrag van de Belg het grootste pro-

bleem is. De heer Desmyter erkent dat. De verklaring is mogelijk genetisch of historisch. De vele bezettingsperiodes zouden een aangeboren burgerlijke ongehoorzaamheid hebben opgeleverd. Volgens de heer Desmyter betekent die vaststelling niet dat er niets kan gedaan worden. Men moet de Vlamingen leren omgaan met overheidsreglementering en hen respect voor de openbare ruimte bijbrengen. De overheid moet het voorbeeld geven door te zorgen voor de netheid en het onderhoud van de infrastructuur. Ook het onderwijs heeft daarin een belangrijke functie. Voorts zijn bestraffing en de verhoging van de pakkans onontbeerlijk.

De heer Desmyter meent dat de opmerking van de heer André Denys over de evaluatie van de maatregelen terecht is. Als men maatregelen neemt, moet men goed kunnen monitoren wat de effecten ervan zijn. Hij stelt dat de versnippering van de bevoegdheden inzake verkeer een dergelijke opvolging bemoeilijkt. Wanneer men de maatregelen neemt die vermeld staan in het ontwerp van mobiliteitsplan, dan moet men van tevoren indicatoren vastleggen om de realisatie van de doelstellingen te meten. Op basis daarvan kan men achteraf beoordelen of het al dan niet om een goede maatregel ging en kan men eventueel aanpassingen doorvoeren.

Verscheidene leden hebben erop gewezen dat het hoofdstuk over verkeersleefbaarheid minder sterk is uitgewerkt dan de andere hoofdstukken. De heer Desmyter is het daarmee eens. Hij meent dat verkeersleefbaarheid een complex gegeven is. Er gaat immers veel subjectiviteit mee gepaard. In het ontwerp van mobiliteitsplan werd gepoogd om verschillende objectief meetbare aspecten naar voren te brengen, zoals luchtverontreiniging en geluidsoverlast, ... Eigenlijk is er een gebrek aan kennis op het vlak van verkeersleefbaarheid en daarom moet er verder onderzoek gebeuren.

Hij verwijst naar de opmerkingen over de noodzaak van een verkeersleefbaarheidsindex. Verscheidene mensen hebben al geprobeerd een dergelijke index op te stellen. De deskundigen hebben moeite met de samenstelling van deze index omdat hij een aantal factoren bevat die elkaar overlappen. Hij meent wel dat er een aanvaardbare index moet opgesteld worden.

De heer Desmyter gaat vervolgens in op de vragen en opmerkingen over zwaar vervoer, onder meer voor de distributie. De vrachtwagens zouden moeten worden geweerd uit de bebouwde kom. Er zou voorzien moeten worden in zones voor laden en lossen. Vrachtwagens parkeren nu op plaatsen

waar ze een belangrijke overlast veroorzaken. De vrachtwagenchauffeurs zijn al in de vroege uren op de weg en maken de mensen wakker. Hij meent dat men met deze opmerkingen rekening moet houden. In overleg met de transporteurs, de transportvakbonden en de distributiesector moet men specifieke maatregelen kunnen nemen.

Op de vraag van mevrouw Hilde Claes over het bevorderen van zuinige en gebruiksvriendelijke wagens, antwoordt de heer Desmyter dat het Vlaams Gewest door het Lambermontakkoord meer bevoegdheden heeft gekregen op fiscaal vlak, waardoor dergelijke stimulansen mogelijk worden.

De heer Carl Decaluwe en mevrouw Hilde Claes hadden gevraagd hoe de gemeenten ertoe konden worden gestimuleerd om zone 30-gebieden aan te leggen. De heer Desmyter antwoordt dat dit behoort tot de autonomie van de gemeenten. In het kader van de mobiliteitsconvenanten kunnen de gemeenten daartoe wel aangespoord worden.

De heer Carl Decaluwe had opgemerkt dat de ambitie om de belevingskwaliteit op hetzelfde niveau te houden, te beperkt overkwam. De heer Desmyter stelt dat er een verband is met het ontbreken van kennis over het thema leefbaarheid. Anderzijds is het verbeteren van de verkeersleefbaarheid, bijvoorbeeld door het herinrichten van de weg, een dure zaak. Hij stelt dat men goed moet nadenken over kosten en baten.

De heer Desmyter meent dat men inzake verkeersleefbaarheid moet komen tot een geïntegreerd beleid. Minister Van Grembergen heeft het initiatief genomen om een beleidsplan stedelijk beleid op te stellen. De maatregelen van het Mobiliteitsplan inzake verkeersleefbaarheid en veiligheid zullen daarin opgenomen worden. Mensen van de administratie zullen daarbij betrokken worden.

De heer Johan Malcorps had gewaarschuwd voor een optimistische inschatting van de evolutie van de uitstoot van schadelijke gassen. De heer Desmyter wijst erop dat hij bij de algemene bespreking van het ontwerp van Mobiliteitsplan al op een analoge vraag heeft geantwoord. Hij stelt dat men inzake de uitstoot van CO₂ is uitgegaan van een conservatieve opstelling. Daarom meent hij dat de opmerking over de toekomstige evolutie realistisch is.

– *Regeling van de werkzaamheden*

De voorzitter kondigt aan dat de bespreking van het mobiliteitsplan daarmee ten einde is. Ze denkt dat de bespreking van het voorstel van resolutie

daaraan kan worden gekoppeld. Ze stelt voor de verslaggevers te behouden die waren aangeduid voor de bespreking van het Mobiliteitsplan.

De heer Jul Van Aperen heeft er geen probleem mee dat dezelfde verslaggevers zouden worden behouden, maar hij wijst erop dat hij de tekst van het voorstel van resolutie nog steeds niet ontvangen heeft. Andere leden hebben de tekst echter wel ontvangen. De heer Johan Malcorps kondigt aan dat de meerderheid een omvangrijke resolutie voorbereidt. Hij stelt dat het voorstel van resolutie van CD&V zeker verdienstelijk is. Hij wil het stopprincipe mee verdedigen, maar volgens hem moet er op basis van de uitgebreide bespreking van het Mobiliteitsplan een ruimere set van aanbevelingen geformuleerd worden. Er is nog wat tijd nodig om deze tekst verder uit te werken. Het voorstel van resolutie van de meerderheid moet nog verder uitgewerkt worden. Eventueel kan het in een volgende vergadering van de commissie besproken worden.

De heer André Denys sluit zich aan bij die opmerking. Er moeten nog andere principes spelen dan alleen het stopprincipe. De bespreking moet kunnen afgerond worden met meer omvattende aanbevelingen vanuit het parlement. Dat zou goed parlementair werk zijn. Daarom zou hij deze resolutie graag bespreken in december, na de bespreking van de begroting.

De heer Carl Decaluwe stelt dat hij deze resolutie niet koste wat het kost afzonderlijk wil behandelen, maar dat het wel gaat om belangrijke basisprincipes die in de algemene mobiliteitsvisie zouden moeten geïntegreerd worden. Het gaat hier dus niet om de vele algemene ideeën over de aanpak van de mobiliteit. Hij had al vernomen dat de meerderheid bezig was met een voorstel van resolutie. Hij vraagt zich af of ze wil samenwerken met de democratische oppositie om tot een eenvormig voorstel te komen. Iets dergelijks is al gebeurd in de commissie ad hoc over mobiliteit onder voorzitterschap van de heer Bruno Tobback.

Voor de heer André Denys is het belangrijkste een meerderheid te halen. Daarom stelt hij voor in twee stappen te werken : eerst binnen de meerderheid tot een consensus komen en vervolgens na gaan of de consensus uitgebreid kan worden tot CD&V.

Mevrouw Hilde Claes vraagt of CD&V bereid is haar prioriteitenlijst bekend te maken. Tegelijk zou de meerderheid haar prioriteiten kunnen meedelen. De heer Carl Decaluwe spreekt zijn waarde-

ring uit voor de constructieve houding van de meerderheidsfractie en begrijpt dat de meerderheid het eerst onderling eens moet raken over dit delicate dossier. In plaats van een prioriteitenlijst te overhandigen aan de meerderheid, zal CD&V zelf een voorstel van resolutie indienen. Daarna kan het CD&V-voorstel vergeleken worden met het voorstel van de meerderheid met de bedoeling tot één voorstel van resolutie te komen. De heer Bruno Tobback stelt voor om tijdens een informele commissievergadering naar een ultieme consensus te zoeken.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Hilde
CLAES

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER

Jan
VERFAILLIE
